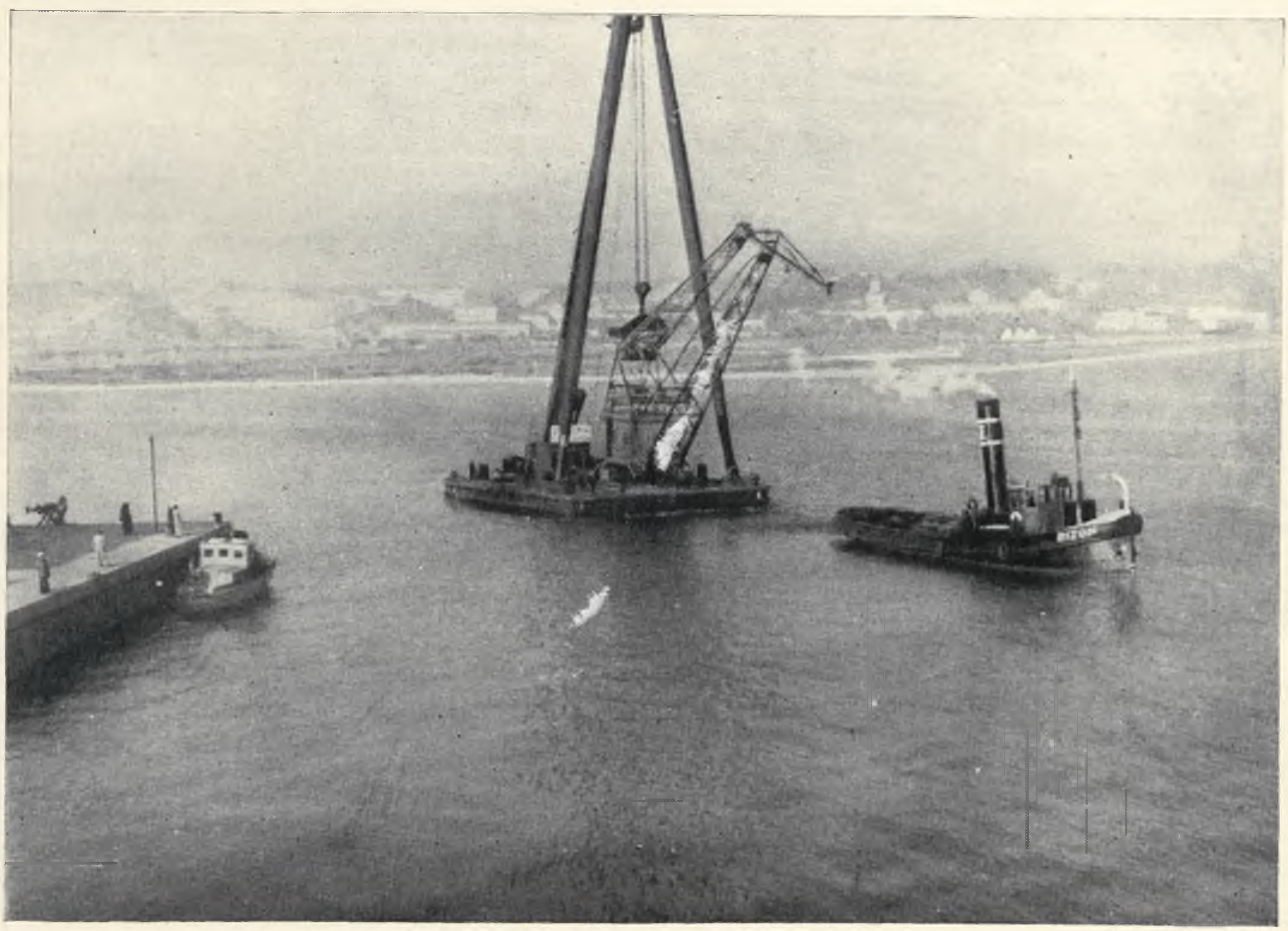
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

LISTOPAD
1937

Rok VII nr 11



PORT W GDYNI. PZEWOŻENIE NOWOZMONTOWANYCH DŹWIGÓW NA NABRZEŻE FRANCUSKIE

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

GDYNIA-AMERYKA

LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"

GDYNIA – Dworzec Morski, tel. 39-61
KRAKÓW – Rynek Główny 47, tel. 138-92
LWÓW – ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW – ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Dakar — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo – Buenos Aires – Boulogne sur Mer

LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Gdynia/Gdańsk — New York — New Orleans — Houston – Galveston

LINIA PALESTYŃSKA

Konstanca — Istanbul — Haifa — Pireus

WYCIECZKI MORSKIE

Flota GAL

M S „Piłsudski"
M S „Batory"
S S „Polonia"
S S „Kościuszko"
S S „Pułaski"



4 statki motorowe w budowie

REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio - Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy co 14 dni

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.
Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
Finland Syd Amerika Linjen
Den Norske Syd Amerika Linje
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni—Gdańska do portów:
Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans. Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ i AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

„BERGTRANS"

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o.	S. A.
GDYNIA	GDAŃSK
Portowa 15, tel. 39-21	Langermarkt 3, tel 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
„Bergtrans", ul. Czackiego 12, tel. 220-42

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-78.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34.

LWÓW,
G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

ROK VII. LISTOPAD 1937. Nr 11.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
GDYNIA, ŚWIĘTOJAŃSKA 10, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

MAGISTRALA WĘGLOWA

OD PIERWSZYCH chwil powstania portu gdyńskiego sprawa zapewnienia mu dogodnych i dostatecznych połączeń komunikacyjnych z wnętrzem kraju była jednym z najpilniejszych zadań.

Nowowybudowany port nie ma połączenia wodnego ze swoim zapleczem. To też należy go wyposażyć w taki system komunikacji lądowych, któryby umożliwił mu jak najsprawniejszą działalność i nie stawiałby go w sytuacji gorszej od innych portów, obsługujących to zaplecze.

Najważniejszym towarem masowym, przechodzącym przez port gdyński w eksporcie jest węgiel, a w imoprcie rudy i złom żelazny. To też jasne jest, że pierwszym punktem wykonania programu połączeń portu z zapleczem było połączenie go z Zagłębiem Węglowym, które jest zarazem najważniejszym centrem przemysłu hutniczego.

Projekt budowy linii kolejowej, któraby stanowiła najkrótszą drogę z Górnego Śląska do morza i równocześnie odciążyła jedyną linię kolejową, biegnącą południkowo przez Pomorze ku wybrzeżu i obsługującą w pierwszym rzędzie port gdański, powstał w roku 1925. W tymże roku podjęto wstępne studia nad tą budową.

W pierwszym okresie nową kolej budowało Ministerstwo Komunikacji, wydając do 1931 roku 141.700.000 zł. W maju 1931 roku dalszą budowę kolei przejęło specjalnie w tym celu zawiązane Francusko - Polskie Towarzystwo Kolejowe, które wydało do chwili uruchomienia linii dalszych 66 milionów złotych.

Nowa linia kolejowa została otwarta na całej długości i oddana do tymczasowej eksploatacji w marcu 1933 r. Eksploatację tę objęły chwilowo Polskie Koleje Państwowe, ponieważ Towarzystwo nie miało narazie dostatecznych funduszów na zakup taboru.

Od pierwszej chwili nowa linia kolejowa była wykorzystana w maksymalnych granicach, dopuszczalnych ze względu na osiadanie nasypów, mostów, przepustów i t. p. W chwili obecnej przebiega przez nią 11 par pociągów węglowych, 3 pary pociągów z innymi towarami i 2 pary pociągów osobowych. W roku ubiegłym przewieziono ogółem 9 milionów ton ładunków.

W przewozach tych prawie połowę ogólnej ilości wynosił węgiel eksportowy, przewieziony tranzytem do Gdyni. Drugą połowę ładunków stanowił tranzyt międzynarodowy od granicy czechosłowackiej do morza i tranzyt wewnętrzny głównie pomiędzy łódzkim okręgiem przemysłowym a Górnym Śląskiem. Ładunki tranzytowe stanowią około 97%, a w ruchu lokalnym przewozi się zaledwie około 3% ładunków.

Tych parę liczb podkreśla dobitnie tranzytowy charakter magistrali węglowej, który pozwala na rentowną jej eksploatację. Wpływy, jakie przyniosła ona w roku ubiegłym wyniosły 62 miliony zł.

Opierając się na dokumencie koncesyjnym z dnia 29 kwietnia 1931 roku Towarzystwo Francusko - Polskie przejmuje od Nowego Roku eksploatację kolei we własny zarząd. Umowa koncesyjna ekspiruje w roku 1975, Państwo ma jednak prawo wcześniejszego wykupu kolei. Poczynając od roku przyszłego. zysk dzielony będzie między Towarzystwo i Skarb Państwa.

Celem przejęcia eksploatacji linii kolejowej Towarzystwo przystąpiło do realizacji drugiej transzy emisji obligacji. Z sumy 540 milionów franków franc., uzyskanych tą drogą, kwota 340 milionów fr. fr. musi być w ciągu 4 lat najbliższych zainwestowana w rozbudowę linii kolejowej (bocznica Siemkowice - Częstochowa) i jej urządzeń. Poza tym na zakup taboru wydatkowana będzie kwota 45 milionów złotych.

Tak więc z dniem 1 stycznia magistrala węglowa, łącząca Górny Śląsk z morzem, wchodzi w okres dalszego rozwoju.

Wydaje się rzeczą niemal pewną, że obok niej powstać będą musiały w niedalekiej przyszłości nowe rozgałęzienia naszej sieci kolejowej, które dalszymi, życiodajnymi nerwami połączą wnętrze kraju z wybrzeżem.

J. KOŻLIK

Elementy rozwojowe portów Gdyni i Gdańska

NIE ulega wątpliwości, że dalszy rozwój portu gdyńskiego jest zależny nie tylko od jego technicznej rozbudowy i wyposażenia w odpowiednią ilość urządzeń przeładunkowych, składowych i t. p., nie tylko od rozbudowy aparatu handlowego portu, lecz także od czynników, które mieć mogą decydujący wpływ na wzrost jego obrotów towarowych. Na nic bowiem nie przydadzą się nawet najwspanialsze i najnowocześniejsze urządzenia portowe, skoro nie powiększą się źródła, skąd dany port będzie mógł czerpać nowe soki odżywcze. Troska zatym o zapewnienie portowi ładunków jest zagadnieniem równie ważnym, może nawet ważniejszym, niż techniczne uzbrojenie portu.

Jest już dziś rzeczą powszechnie wiadomą, że port gdyński, pospołu z portem gdańskim, obsługuje zgóra 70% handlu zagranicznego Polski i że w tych warunkach oba porty polskiego obszaru celnego, Gdynia i Gdańsk, zbliżają się do granicy maksymalnego wykorzystania obecnych możliwości rodzimego zaplecza. Stoimy za tym przed pytaniem, jak zapewnić własnym portom dalszy rozwój, jak stworzyć dla nich nowe źródła, któreby rozwój ten gwarantowały.

Odpowiedź na to pytanie nasunie nam się łatwo, skoro weźmiemy pod uwagę położenie geograficzne portów, oraz strukturę gospodarczą Polski i jej adiacentów. Nie analizując nawet tego zagadnienia, można a priori powiedzieć, że na podniesienie granicy towarowych obrotów portów Gdyni i Gdańska może wpłynąć jedynie zwiększenie wydajności zaplecza rodzimego, oraz rozszerzenie zarówno zaplecza dalszego, które do portów tych grawituje w sposób naturalny, jak i sfery gospodarczego zasięgu obu portów. Granica tego zasięgu, zarówno na zapleczu jak i na morzu, i to szczególnie, będzie mogła być przesunięta tak daleko, jak dalece potrafimy tego dokonać własną pracą i inwencją, tudzież właściwymi pociągnięciami w dziedzinie polskiej polityki morskiej.

W sytuacji obecnej zarysowują się dość jasno trzy źródła, skąd mogą dla portów polskich płynąć dalsze soki odżywcze. I w tych właśnie trzech kierunkach wytężyć należy siły, by osiągnąć maksimum tego, co jest osiągalne i konieczne dla dalszego rozwoju gospodarczego Gdyni i Gdańska. Będzie to niezbitym dowodem wobec świata, że polska racja stanu, dojrzała już do tego, by na morzu dokonać dzieła godnego państw morskich, w rzędzie których się dziś znajduje. Będzie to również wymownym świadectwem, że Gdańsk, bez zaplecza polskiego i bez lojalnej i zgodnej z Polską współpracy gospodarczej, zejdzie do roli i pozycji w świecie morskim, jaką zajmował przed wojną światową.

Źródeł tych szukać należy w następujących kierunkach:

1) w uprzemysłowieniu Gdyni i wybrzeża;

2) w dalszym zdobywaniu transportów tranzytowych;

3) w ogólnej poprawie sytuacji gospodarczej w Polsce, przez dalszą rozbudowę warsztatów pracy.

Konieczność uprzemysłowienia Gdyni i wybrzeża jest jednym z pierwszych kroków do rozwoju gospodarczego miasta Gdyni i do zapewnienia portowi nowych i poważnych ilości ładunków, bądź w postaci surowca importowanego z krajów zamorskich, bądź też eksportu gotowego produktu. W umysłach sfer gdyńskich sprawa ta należycie dojrzała i jest też odpowiednio doceniana i naświetlana. Jeśli dziś spotkać się jeszcze można w szerszym społeczeństwie polskim z pewnego rodzaju biernością i niewiarą w to, co nowe i zdrowe dla organizmu Rzeczypospolitej, lub z pewnego rodzaju defetyzmem, bądź też oportunizmem, to miejmy nadzieję, że okres ten jednak szybko ustąpi.

Jednak dotychczas mimo licznych konferencyj, mimo rzeczowego niekiedy lansowania tej sprawy na łamach prasy, zarówno codziennej, jak i fachowej, sprawa właściwie nie posunęła się naprzód.

Obserwując to zagadnienie i zastanawiając się nad nim, należy stwierdzić, że do sprawy tej trzeba podejść z innej strony i to od strony, która niewątpliwie wyda pożądane rezultaty. Kapitał się znajdzie. Nie starczy własnego, to przyjdzie obcy. Kapitał zagraniczny, umiejętnie wprzęgnięty w interesy polskie, może pracować z pożytkiem dla Polski, a nie ze szkodą. A cóż t. zw. inicjatywa prywatna? Nie trzeba jej ciągnąć siłą, nie trzeba stwarzać sytuacji sztucznych — trzeba stworzyć w Gdyni i na wybrzeżu warunki atrakcyjne dla przemysłu, a wówczas znajdzie się i kapitał. Wówczas i inicjatywa prywatna nie zaśpi gruszek w popiele.

Drugim poważnym źródłem, które może dostarczyć odpowiedniego alimentu dla portów polskiego obszaru celnego, to zaplecze dalsze, a specjalnie kraje naddunajskie. Wprawdzie porty Gdynia i Gdańsk, mogą poszczycić się już w tym kierunku znacznym dorobkiem, to jednak dalsza rzeczowa praca na tym polu przez odpowiednią propagandę i akwizycję, zarówno ze strony portów, jak i ich zagranicznych przedstawicielstw, pozwala wierzyć, że praca w tym kierunku przyniesie dalsze pożądane i poważne rezultaty. Nie można jednak obiecywać sobie za wiele, zważywszy na to, że wchodzi tu w grę, prócz portów polskiego obszaru celnego, jeszcze dwuch poważnych partnerów — to porty niemieckie, głównie Hamburg, Szczecin oraz porty włoskie na

Adriatyku, a specjalnie Triest, nie biorąc już nawet pod uwagę portów jugosłowiańskich i rumuńskich, które, wprawdzie w niewielkim stopniu, lecz również biorą udział w rozdziale ładunków.

Tendencja krajów naddunajskich, a specjalnie Czechosłowacji, do preferowania dróg wodnych kosztem lądowych przy obrotach handlowych z krajami zamorskimi, wpłynąć może ujemnie na stopień udziału portów polskich, które jak wiadomo nie posiadają połączenia wodnego z krajami naddunajskimi. To też, mając moment ten na względzie, należałoby pomyśleć, o zrealizowaniu połączenia Wisły z siecią wodną Dunaju, który to projekt istnieje już od wielu lat, aby tą drogą stworzyć równe warunki pracy portów polskich z portami niemieckimi. Rzecz jasna, że zrealizowanie tego przedsięwzięcia w obecnych warunkach Polski natrafić może na duże trudności natury finansowej.

Nie trzeba również zapominać, że kraje naddunajskie, a w szczególności Austria, Czechosłowacja i Węgry, mając do wyboru szereg szlaków, wiodących ku morzu, wybierają, ze zrozumiałych względów, drogę najtańszą. Stąd to wynikają trudności dla poszczególnych portów w pozyskiwaniu ładunków. Odpowiednia polityka taryfowa może jednak trudności te w dużym stopniu łagodzić.

Maksymalna ilość transportów tranzytowych, na jaką porty polskiego obszaru celnego liczyć mogą przy obecnych warunkach mogła by wynieść, licząc w przybliżeniu, do 2—2.5 milionów ton. Naturalnie liczba ta może, zależnie od koniunktury i całego szeregu czynników, granicę tę przekroczyć. W r. 1936 ogólna ilość tranzytu pozyskanego przez obydwa porty z terenu Austrii, Czechosłowacji, Węgier i Rumunii wynosiła ca 800.000 t. W r. 1937 ilość ta prawdopodobnie przekroczy liczbę 1 miliona t., co dopiero stanowiłoby ca 50% liczby suponowanej.

W dotychczasowej sytuacji pierwsze miejsce w tranzycie via porty Gdynia i Gdańsk zajmuje Czechosłowacja, drugie — Rumunia, trzecie — Węgry i czwarte — Austria. Zaznaczyć trzeba, że na tym polu porty polskiego obszaru celnego mają jeszcze wiele do zrobienia, zwłaszcza, jeśli się weźmie pod uwagę również możliwości pozyskiwania



Port w Gdyni. Magazyn długoterminowy Nr 5 przy ul. Polskiej

ładunków tranzytowych z Bułgarii, Grecji i Jugosławii, gdy chodzi o wymianę towarową tych krajów z krajami nad Bałtykiem, Morzem Północnym, Anglią, a nawet krajami Ameryki Północnej i t. d. Będzie to zależało zarówno od sprawnej akwizycji, konkurencyjności portów, jak i odpowiednio rozbudowanej sieci okrętowych linii regularnych.

Duże znaczenie dla rozwoju portów Gdyni i Gdańska może mieć rozwój tranzytu morskiego. Na tym odcinku również porty polskiego obszaru celnego zdobywają coraz większe pozycje, czego dowodem jest stały rozwój tego typu tranzytu. Dalszy rozwój Gdyni i Gdańska w tej mierze jest jednak zależny od sieci regularnych linii okrętowych, ich częstotliwości i zróżniczkowania. Nie ulega wątpliwości, że o wiele większą rolę odgrywają tu połączenia okrętowe bezpośrednie, niż dowozowe. Należałoby się zastanowić, czy, zamiast tworzenia okrętowych linii regularnych dowozowych, jak np. do Hamburga, Antwerpii czy Rotterdamu, nie korzystniej byłoby montowanie linii bezpośrednich, łączących Gdynię i Gdańsk z portami docelowymi t. j. portami pochodzenia, lub też portami przeznaczenia towaru.

Jeśli Gdynia ma stanowić w przyszłości port zbiorczo - rozdzielczy w całym tego słowa znaczeniu, to wytyczną dla naszej polityki żeglugowej winno być przede wszystkim tworzenie w miarę możności jak najwięcej regularnych linii okrętowych, dalekomorskich i bezpośrednich, a nie linii dowozowych, dostarczających alimentu frachtowego zarówno dla portów obcych jak i obcych okrętowych linii regularnych, nie związanych z portami polskiego obszaru celnego.

Te linie dowozowe, jakie już istnieją, powinny być traktowane jako prowizorium. Powinno się dążyć do tego, aby z czasem zajęły się one dowozem ładunków do Gdyni dla linii dalekomorskich, biorących tutaj swój początek.

Trzecim wreszcie elementem mogącym mieć wpływ na zwiększenie się towarowych obrotów w portach polskiego obszaru celnego będzie niewątpliwie ogólna poprawa koniunktury gospodarczej w Polsce. Stworzenie przemysłu w Gdyni i na wybrzeżu, uprzemysłowienie centralnych okręgów Polski, według nakreślonego planu, stanowić będą czynniki, które bezsprzecznie wpłyną na podniesienie stopy życiowej kraju i tym samym na spotęgowanie chłonności rynku wewnętrznego Polski, co rzecz jasna odbije się dodatnio na obrotach portów polskiego obszaru celnego.



TEODOR CYBULSKI

Współpraca gospodarcza z Brazylią

MIMO wzrastającego zainteresowania naszego Brazylią, jako rynkiem zbytu, kraj ten jest stosunkowo mało znany w Polsce. Naogół słabe pojęcie mamy, do jakiego stopnia rozwoju kulturalnego i gospodarczego doszła Brazylia w ostatnich paru dziesiątkach lat. Częstokroć można się spotkać z oceną Brazylii, jako kraju o wielkich, niezaludnionych obszarach, pełnych dzikiego zwierza, żmij i Indian, o mało jeszcze znanych obszarach Amazonii, pięknym i pełnym egzotyzmu Rio de Janeiro. Natomiast zupełnie niemal nie zdajemy sobie sprawy z bogactw naturalnych, jeszcze nie wyzyskanych, z chłonności rynków brazylijskich dla naszej produkcji oraz z dalszych możliwości rozwojowych tego kraju. Szczególniej sfery kupieckie z wielką rezerwą odnoszą się do Brazylii, nie zdając sobie sprawy, jak wielkie możliwości handlowe istnieją poza Oceanem.

Jest rzeczą charakterystyczną, że dotychczas, mimo wieloletniego doświadczenia, bierzemy Brazylię, jako zwarty i jednolity pod względem geograficznym, ludnościowym i cywilizacyjnym kraj i to jest bodaj największym błędem, który przyniósł nam, szczególniej w dziedzinie handlowej, ogromne straty.

Brazylia — to związek 20 stanów, różniących się zasadniczo pod względem klimatycznym, gospodarczym, etnograficznym itp. Inne są warunki życia w Paranie, inne w obok leżącym stanie Sao Paulo. Inne wymagania i stopa życiowa ludzi. Różnice w skali życia, istniejące np. między stanem Pará w północnej Brazylii, a stanem Sao Paulo czy też Rio Grande do Sul są tak wielkie, że niemożliwe się staje stosowanie jednych i tych samych szablonów handlowych w stosunku do tych stanów. Te różnice w wymaganiach poszczególnych prowincyj brazylijskich, a występujące niemal w każdej dziedzinie życia, winniśmy brać pod uwagę w penetracji handlowej, mając stale na uwadze fakt, że Brazylia nie stanowi i nie może stanowić jednego rynku dla zbytu wytwórczości polskiej, lecz szereg rynków, do których musimy stosować różne systemy handlu.

Rynki brazylijskie należy rozróżniać według następującego schematu:

1) stany północne Brazylii z ośrodkami Parnambuco i z portami: Recife, Bahia i San Salwador jako poważnymi centrami handlowymi północy;

2) Rio de Janeiro — jako centrum handlu importowego z zapleczem stanu Federalnego oraz stanów Espirito Santo i Minas Geraes;

3) Sao Paulo z portem Santos i zapleczem stanów: Sao Paulo, Matto Grosso i południowej części stanu Goyaz;

4) stan Parana z portem Paranaguá;

5) stan Sta Catharina z portem Sao Francisco;

6) stan Rio Grande do Sul z portem i stolicą Porto Alegre.

Z powyższych rynków zbytu najważniejszymi dla nas mogą być:

a) Rio de Janeiro z uwagi na siedzibę władz federalnych i regularną komunikację z Gdynią;

b) Parana i Rio Grande do Sul ze względu na liczną emigrację polską od lat tam osiadłą, wreszcie

c) stan Sao Paulo z uwagi na wielkie (w Brazylii największe) uprzemysłowienie, wielką kulturę, bogactwa i rozmach życiowy paulistańczyków, wreszcie ze względu na kawę i bawełnę t. j. dwa surowce, zajmujące w naszym przywozie poważne pozycje oraz ze względu na zaczątki organizacji ciężkiego przemysłu.

Z tych przyczyn stan Sao Paulo jest dla nas jednym z najciekawszych rynków, a równocześnie najmniej znanym u nas. Odgrywa on wybitną rolę zarówno w życiu gosopdarczym jak i politycznym Brazylijskiej Republiki. Bogactwa naturalne, skala życia ludności, rozmach życia handlowego, technika itd. cechują stan Sao Paulo, który na przestrzeni wieków, dzięki specjalnym warunkom geograficznym i klimatycznym mógł zająć przodujące miejsce w Stanach Zjednoczonych Brazylii. Niewątpliwie poza powyższymi warunkami na wybitną rolę, jaką Sao Paulo odgrywa w życiu Brazylii wpływa i ten fakt, że uważa się za kolebkę dzisiejszej wielkiej Republiki Brazylijskiej, twórcę jej historii, potęgi i znaczenia w szeregu państw południowo - amerykańskich. Paulistańczyk chętnie podkreśla, że terytorium dzisiejszego stanu Sao Paulo zostało poraz pierwszy odwiedzone przez eskadrę portugalską w r. 1502 a więc na 2 lata przed oficjalnym „odkryciem" Brazylii, dokonanym przez portugalskiego admirała Alvares'a Cabral'a. A chociaż faktycznie zajęcie Sao Paulo nastąpiło dopiero w roku



Port w Gdyni. Wnętrze magazynu drobnicowego (Strefa Wolnocłowa)

1532, gdy portugalski kapitan Martim Alfonso de Souza na czele 5 okrętów wylądował w Sao Paulo w pobliżu dzisiejszego portu Santos i założył tam miasto, osadzając w nim kolonistów, nieliczną załogę i urzędników, przywiezionych z Portugalii — to fakt ten w niczym nie umniejsza w pojęciu Paulistańczyka znaczenia roku 1502. Port Santos był zbudowany trochę później, jako stolica gubernatora kolonii, zresztą nie na długo. W roku 1558 akcja kolonizacyjna posunęła się w głąb kraju na zachód, zajmując znaczne obszary. Stolicę trzeba było przenieść na wyżynę Paulistańską, która oddzielona łańcuchem górskim od oceanu, była znacznie zdrowszą i odpowiedniejszą dla życia europejczyków. Powstało więc miasto Sao Paulo, będące dzisiaj stolicą stanu tej nazwy.

W ciągu XVI i XVII wieku koloniści, napływający z Portugalii, przetrzebili lasy dziewicze, otaczające nową stolicę, odsłaniając nietylko wielkie bogactwa, kryjące się w urodzajności gleby, lecz i liczne bogactwa naturalne, przede wszystkim złoto, a w rzekach — diamenty.

Stolica Sao Paulo była też punktem wyjściowym dla licznych ekspedycyj, organizowanych przez administrację kolonii. Ekspedycje złożone z ludzi odważnych: żołnierzy lub zwykłych awanturników, szukających przygód poza Oceanem, lub też zmuszonych do opuszczenia swej ojczyzny w drodze legalnej lub nielegalnej — stały się wybitnymi pionierami i eksploatorami nowozajmowanych przez siebie obszarów i dalekiego a bogatego „interioru". Posuwając się z biegiem licznych rzek, czy też wyrąbanymi w dziewiczych lasach „picadami", ekspedycje paulistańskie dotarły do granic zachodnich dzisiejszego stanu Matto Grosso, przecięły wielkie obszary, tworzące obecnie dwa wielkie stany: Goyaz i Minas Geraes i oparły się wreszcie na Amazonce. Oficjalnie przez Portugalię nazwany Kapitanat Sao Paulo przetrwał do roku 1822, w którym to roku została ogłoszona niepodległość Brazylii. Pamiętny i dotychczas przez Brazylię całą uroczyście obchodzony dzień 7 października tegoż roku był równocześnie datą zniesienia Kapitanatu, a utworzenia prowincji Sao Paulo, która w dniu 15 listopada 1889 r. weszła jako jeden z dwudziestu stanów do Federacji Brazylijskiej.



Port w Gdyni. Wnętrze magazynu Nr 8 w Strefie Wolnocłowej

Lecz nie tylko historia wpłynęła na kształtowanie się wpływów Sao Paulo w życiu politycznym i gospodarczym Brazylii. Niemałą rolę odegrało tu położenie geograficzne, klimat i topografia tego kraju.

Od północy graniczy ze stanem Minas Geraes, od zachodu z olbrzymim i mało jeszcze zbadanym Matto Grosso, od południa z Paraną, od wschodu z Oceanem Atlantyckim oraz stanem Rio de Janeiro, zajmując powierzchnię 246.685 klm. kwadr., równa niemal dwum trzecim Polski.

Stan Sao Paulo obfituje w pokłady mineralne, dotychczas niezupełnie wykorzystane. Może się wydawać, że natura specjalnie wyróżniła ten kraj, dając mu poza niezmiernie żyzną glębą, szereg bogactw mineralnych. W rejonie Ipanema, Santo Amaro, Ibiraporea, Batataes istnieją pokłady rudy. W okolicy Apiahy oraz rzeki do Pejsee i Paranapanemy znajduje się złoto. W Itaporanga, Sorocaba i Iguara są pokłady ołowiu. Nie należy do rzadkości fakt znajdowania diamentów w Paranapanemie. Złoża nafty i smoły ziemnej znajdują się w rejonie Xarqueada, Luniira i Boefete. Również różnokolorowy marmur znajduje się w okolicy Pantojo i Itaparararangi, a oprócz tego Sao Paulo posiada mikę, grafit, agaty, krzemień itd.

Ludność Sao Paulo liczy ponad 5 milionów mieszkańców łącznie z cudzoziemcami, których liczba wynosi mniej więcej około 700.000 — 800,000 głów. Pod względem narodowości ludność składa się z potomków emigrantów włoskich, hiszpańskich, portugalskich, niemieckich, japońskich i w bardzo niewielkiej ilości (około 5.000) polskich. Emigracja europejska wybitnie zasilała liczbę ludności paulistańskiej w okresie ostatnich 100 lat. Według obliczeń brazylijskich w tym czasie przybyło ponad 2.300.000 emigrantów z różnych państw europejskich i z kontynentu azjatyckiego.

Miasto Sao Paulo, stolica Stanu liczy dzisiaj około 1.200,000 mieszkańców i stoi na drugim miejscu po Rio de Janeiro. Port Santos zaś jest również pod względem zdolności załadowczej największym portem po stolicy Brazylii.

Terytorium Stanu Sao Paulo dzieli się pod względem konfiguracji terenu na dwie zasadnicze części: nizinę, ciągnącą się stosunkowo wąskim pasem wzdłuż brzegów Oceanu Atlantyckiego i wyżynę, położoną na 600—800 m. npm. o spadku w kierunku zachodnim. Dwa łańcuchy górskie: Serra do Mar i Mantiqueira oddzielają od siebie nizinę od wyżyny.

Z punktu widzenia hydrograficznego, Stan Sao Paulo przedstawia bardzo ciekawe zjawisko. Większość rzek płynie w kierunku odwrotnym od oceanu. Takie rzeki jak: Parahyba, Rio Grande, Mogy-Guassu, Pardo Tiete, Parana i Paranapanema mają bieg przeważnie skierowany na

zachód, na daleki interior lub też na południowy zachód. Jest to naturalne o tyle, że rzeki te biorą początek po większej części z zachodniego łańcucha górskiego Serra do Mar, stanowiącego niejako barierę między wyżyną paulistańską a Oceanem Atlantyckim.

Dzięki konfiguracji terenu, większość rzek posiada bystry prąd z licznymi wodospadami, odgrywającymi wybitną rolę w elektryfikacji kraju. Siła wodna w tym celu jest wyzyskiwana niemal w każdej większej osadzie dalekiego interioru. Można też spotkać i niewielką kolonię, rzuconą w dziewiczych lasach, która chociaż odcięta od dróg komunikacyjnych, posiada oświetlenie elektryczne, czerpane z prymitywnie urządzonej elektrowni.

Sao Paulo posiada ponad 6875 klm. linii kolejowych, które łączą port Santos przez stolicę Stanu z wnętrzem kraju. Główna linia kolejowa „Central do Brasil" należy do Rządu Federalnego Brazylii, „Sao Paulo Railway Co Ltd.", została zbudowana przez kompanię angielską, „la Paulista" i „la Moguana" — jest własnością kompanii brazylijskich, linia kolejowa „Sorocabana", „Araraquara" i „Fenileusa", należą do Rządu Stanowego Sao Paulo, wreszcie kolej „Noraeste do Brasil" jest eksploatowana przez Rząd Federalny.

Warunki komunikacyjne w Sao Paulo są łatwe i dogodne. Oprócz linii kolejowych istnieje cała masa przedsiębiorstw transportowych autobusowych, które są w możności konkurować z kolejami dzięki taniości materiałów pędnych i sprzętu samochodowego. Dróg bitych Sao Paulo, jak wogóle wszystkie zresztą stany brazylijskie, posiada niewielką ilość, jednakże te, które łączą Sao Paulo z Paraną, Rio de Janeiro i wybrzeżem Atlantyckim są utrzymane bardzo starannie i stanowią poważny łącznik w życiu gospodarczym.

Dzięki różnorodnym strefom klimatycznym i konfiguracji terenu Sao Paulo posiada niezmiernie korzystne warunki rolnicze. W strefie nadbrzeżnej, między Oceanem a łańcuchem gór Serra do Mar, gdzie klimat jest gorący i obfitujący w deszcze tropikalne udają się kultury tropikalne, jak kakao, banany, kokosy, wanilia oraz ryż, który stanowi tam główny produkt spożywczy.

Na płaskowyżu interioru, posiadającym klimat łagodny i mniej wilgotny, plantują kawę, bawełne, trzcinę cukrową, tytoń, zboża itp.

Głównym produktem rolnym Sao Paulo jest kawa, o czym niżej.

Obecnie wybija się na czołowe miejsce produkcja bawełny, którą rząd Sao Paulo bardzo wydajnie popiera. Według planu rządowego, Sao Paulo do roku 1940 pragnie zwiększyć ilość plantacyj bawełny do 250.000 ha. Plantacje bawełniane należą już dzisiaj do najbardziej rentownych gospodarstw, dzięki wybitnym właściwościom gleby o geologicznej formacji t. z. „Bauru", specjalnie nadającej się pod plantacje bawełny oraz dzięki taniej robociźnie i opiece rządu. Wahania cen włókna bawełnianego na giełdach światowych w bardzo tylko małym stopniu odbijają się na interesach plantatorów bawełnianych w Sao Paulo. Jest to przede wszystkim skutkiem niezmiernie niskich kosztów własnych wyprodukowania kilograma włókna bawełnianego, w porównaniu z kosztem własnym plantatora północno - amerykańskiego. Jeżeli w U. S. A. koszt własny jednego funta (453 gr) wynosi 9 cnt., to koszt własny od 1 kg. w warunkach paulistańskich wynosi 6 cnt.

Również dużą rolę w produkcji rolnej odgrywa hodowla bydła. Stepy, obejmujące około 5 milionów ha, żyzne, lekko faliste, świetnie nadają się do tego celu. Spotyka się też wielkie stada wołów, krów, baranów, trzody chlewnej, mułów i koni, które stanowią własność wielkich fazenderów.

Lecz główną siłą gospodarczą stanu Sao Paulo jest w pierwszym rzędzie świetnie zorganizowana produkcja rolna.

Sao Paulo posiada wybitnie dogodną koniunkturę na płody rolne i to nietylko w kawie, lecz jak już wspomniałem, w szeregu innych produktów, jak bawełna, juta, nasiona oleiste i t. p. Te wysoko wartościowe produkty, w sumie biorąc, zabezpieczają stan Sao Paulo od koniunkturalnych niespodzianek w dziale produkcji kawy, która odgrywa wciąż rolę dominującą.

Rynek kawy jest barometrem gospodarczym. Każda zwyżka cen kawy powoduje niebywale silny rozrost innych gałęzi gospodarczych i ma wybitny wpływ na tempo inwestycyjne w rolniczym i przemysłowym znaczeniu. Jak wielką rolę odgrywa kawa w eksporcie paulistańskim, dowodzi fakt, że udział stanu Sao Paulo w ogólnej wartości wywozu kawy z Brazylii wynosił około 70%, a każdorazowa zwyżka cen kawy ma wybitny wpływ na zwiększenie importu i tempa inwestycyjnego w innych działach gospodarczych.

Miasto Sao Paulo jest obecnie największym centrum przemysłowym nietylko Brazylii, lecz niemal całej Południowej Ameryki. Począwszy od marca 1900 r., t. j. od czasu zastosowania poraz pierwszy w Brazylii taryfy celnej, ochraniającej wyroby krajowe, wykazuje przemysł paulistański nadzwyczajny rozwój, który trwa do dzisiaj wbrew ogólnemu kryzysowi światowemu.

Wartość rocznej produkcji przemysłowej w okresach 5-letnich, począwszy od 1911 r., ilustrują następujące liczby:

1911 r.	Rs:	210.855:000
1916	„	358.911:000
1921	„	804.378:000
1926	„	1.371.205:000
1931	„	1.954.142:000
1936	„	2.350.100:000

(Rok 1928 wykazuje największą dotychczasową wartość produkcji przemysłowej to jest 2.441.436:000).

Sao Paulo produkuje nietylko na potrzeby własne, lecz jest centrum produkcji przemysłowej dla reszty Brazylii. Dla ilustracji rozwoju paulistańskiego przemysłu niech posłuży poniższe zestawienie najważniejszych fabryk za rok 1934:

Rodzaj przemysłu	liczba fabryk	liczba rob.	kapitał w 1000 Rs.	wartość produkcji w 1000 Rs.
bawełniany	113	35 452	264 297	205 012
wełniany	21	2 650	23 757	111 728
jedwabny	63	6 662	65 597	67 886
garbarnie	110	1 515	20 266	28 201
obuwie	265	4 724	20 754	225 666
tartaki	343	3 389	51 880	34 085
meble	397	4 811	23 173	56 366
maszyny	116	2 364	34 398	21 471
szkło	16	2 128	7 687	11 627
cement, wapno	25	812	28 063	17 671
cegielnie	268	2 428	16 283	10 120
chemiczny	113	1 217	25 659	56 835
zapałki	11	253	28 552	11 143
browary	67	1 858	23 518	38 382
tytoń	46	1 201	20 194	47 591
konfekcja	182	2 415	11 660	99 560
papiernie	12	1 764	26 400	38 215

W roku 1934 liczono 5.748 fabryk, zatrudniających ogółem 157.370 robotników.

W tymże roku wyprodukowano w Sao Paulo następujące ilości towarów:

tkaniny	234.794.506	mtr.
pończ. bawełn.	15.227.204	par
„ jedwab.	6.880.586	„
butelki	29.900.000	szt.
cement	167.115.000	kg.
wapno	33.008.750	„
likiery	1.4461.945	ltr.
wino	1.590.523	„
ocet	4.233.942	„
cygara	15.679.824	szt.
papierosy	129.587.964	„
obuwie	14.462.537	„
papier	22.786.932	kg.

Niezależnie od wyżej podanej siły przemysłu paulistańskiego stan ten jest największym centrum handlu zagranicznego Brazylii.

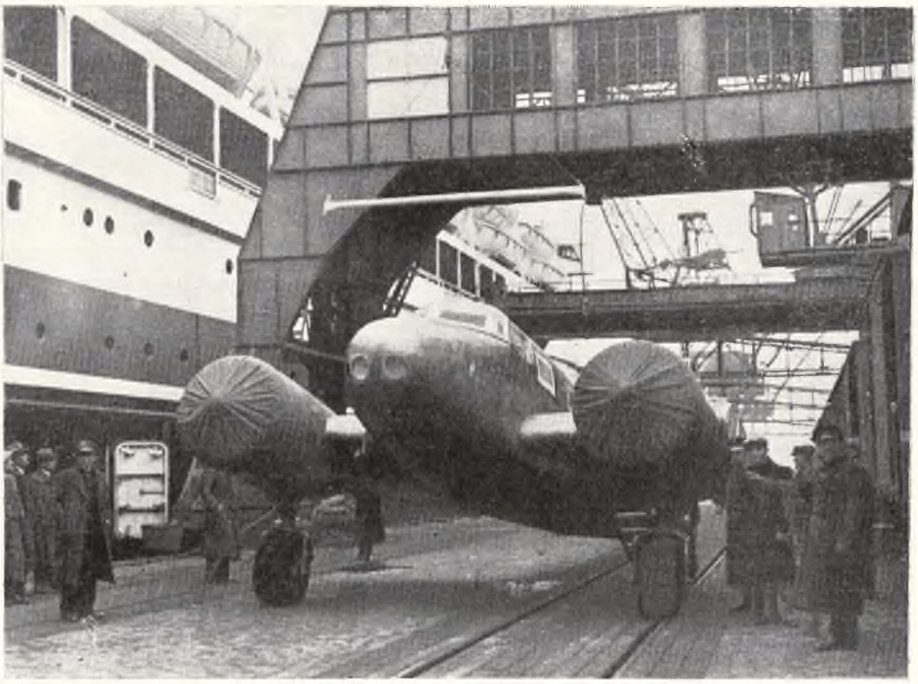
Wartość przywozu i wywozu przez port Santos wyraziła się, począwszy od roku 1925, w następujących liczbach:

Przywóz wynosił w Rs.:

w roku	1925	1.286.663:987
„	1926	1.002.727:817
„	1927	1.282.208:470
„	1928	1.479.388:850
„	1929	1.407.491:425
„	1930	794.811:539
„	1931	694.377:875

Wywóz wynosił:

w roku	1925	2.192.147:200
„	1926	1.697.325:075
„	1927	1.944.158:908
„	1928	2.095.787:963
„	1929	1.428.183:791
„	1930	1.428.183:791
„	1931	1.751.927:739



Port w Gdyni. Wyładunek samolotu, przywiezionego ze Stanów Zjedn. Ameryki, ze statku „Batory"

Spadek importu, od roku 1930 począwszy, przypada na okres załamania się koniunktury kawowej, co potwierdza poprzednią uwagę o wpływie koniunktury kawowej na import. Również na zmniejszenie importu wpłynęła rewolucja oraz restrykcje dewizowe. Obecnie wobec poważnej zwyżki cen kawy, z całą pewnością można przewidywać wzrost importu i ten moment należy bezwzględnie wykorzystać dla podjęcia akcji lokowania polskich towarów na rynku brazylijskim tym bardziej, że główną cechą przemysłu paulistańskiego jest brak przemysłu ciężkiego. Istniejące fabryki przeważnie wytwarzają surowce i półfabrykaty importowane i na ten szczegół należy zwrócić baczną uwagę, gdyż w zaopatrywaniu fabryk paulistańskich w surowce i półfabrykaty będzie leżało gros zainteresowań polskiego eksportera.

Już z powyższej pobieżnej charakterystyki wynika, że Sao Paulo, jako bezsprzecznie najważniejszy rynek w Brazylii, winno być celem dla dobrze obmyślonej penetracji handlowej polskiego przemysłu.

Trudności w podjęciu tej akcji raczej powstaną na terenie polskim, gdyż polski przemysł, jak również niejeden z polskich eksporterów, który podejmował próbę wejścia na rynek brazylijski, z reguły był narażony na straty. Fakt ten zraził nas do rynków brazylijskich i dlatego też polskie koła gospodarcze odnoszą się z wielką rezerwą do możliwości zbytu towarów polskich w Brazylii, a przecież tego rodzaju stanowisko nie może być usprawiedliwione dotychczasowymi niepowodzeniami, które były skutkiem nieprzemyślanej polskiej pracy penetracyjnej na rynkach brazylijskich. Raczej należałoby zanalizować popełniane dotychczas błędy i ustalić odpowiednie metody pracy, oparte na praktycznych studiach tamtejszych terenów oraz przystąpić do racjonalnego opracowania tego nadzwyczaj ważnego, dla Polski, rynku zbytu.

Pomijając fakt, że stan Sao Paulo jako taki nigdy przez polski przemysł nie był poważnie traktowany, jako rynek zbytu, co jest już zasadniczym błędem, inne dotychczas popełniane w odniesieniu do rynków brazylijskich błędy, można streścić wogóle w następujących kilku zasadniczych punktach:

1) Próby eksportu do Brazylii były i są podejmowane naogół przez nieliczne zresztą fabryki polskie — indywidualnie. Jest to błędem zasadniczym, bo w handlu zamorskim, zwłaszcza w fazie zdobywania nowego rynku zbytu, winien na pierwszy plan wystąpić eksporter, łączący w swoim ręku w charakterze reprezentanta, kilka fabryk różnych branż. Uzasadnienie tej metody pracy wynikać będzie z dalszych punktów.

2) Poszczególna fabryka zazwyczaj nigdy nie mogła się zdobyć na utrzymanie własnego reprezentanta — fachowca, dobrze opłaconego, któryby nie był skazany na dorywcze zarobki prowizyjne z mających być dokonanych tranzakcyj, bowiem fabryka taka, reprezentująca jedną branżę, nie znając cen i możliwości zbytu swoich towarów — niechętnie ryzykowała większy wydatek na cele zbadania tych możliwości.

Mieliśmy więc w rezultacie liczne, rozstrzelone wysiłki eksportowe, które albo się kończyły zupełnym fiaskiem, albo też przy dojściu do próbnych tranzakcyj kończyły się stratą, przy czym główną przyczyną było zazwyczaj to, że przygodny reprezentant, skazany na szybki zarobek prowizyjny, albo rezygnował zupełnie ze swej działalności, albo zawierał tranzakcje bez przekonania się o solidności danego odbiorcy brazylijskiego.

3) Zazwyczaj powierzała dana fabryka reprezentację „na całą Brazylię“ i to częstokroć przygodnemu kandydatowi, który, udając się do Brazylii przeważnie bez środków pieniężnych, chciał być pionierem polskiego handlu i po takie reprezentacje się zgłaszał. Fabryka ryzykowała mało, lub nic, chętnie udzielała reprezentacji, nie wiedząc, że Brazylii nie można traktować, jako jednego rynku zbytu, lecz że tych rynków jest kilka, zgoła od siebie odmiennych. Rezultat tak ujętej działalności musiał być ujemny.

4) Niektóre fabryki polskie wysyłały zbyt łatwo towary na składy konsygnacyjne do Brazylii, polegając na opinii przygodnych reprezentantów podczas, gdy później okazało się, że towary te absolutnie na tamtejszy rynek się nie nadawały.

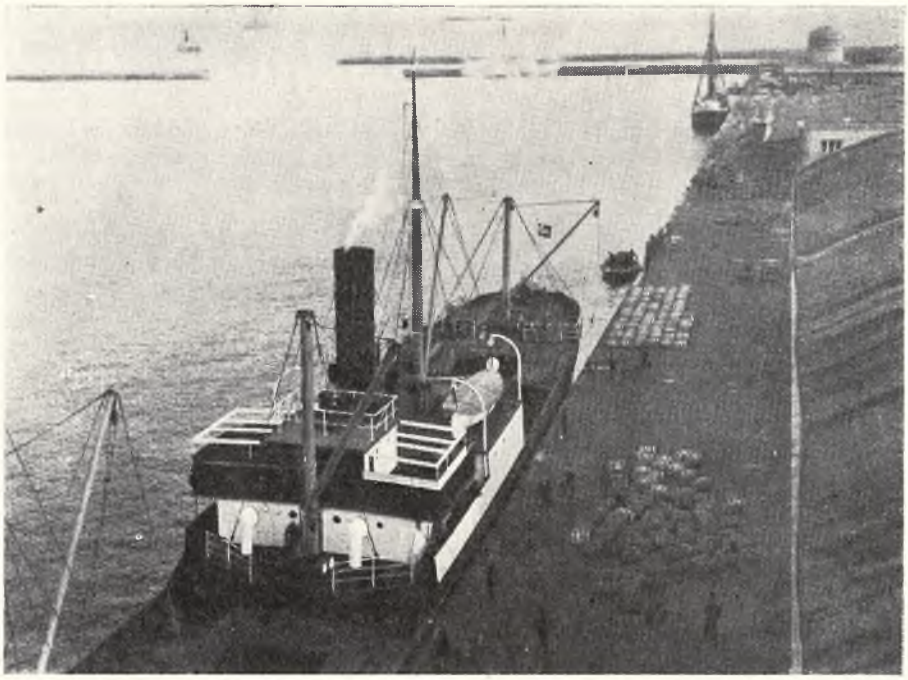
5) Tranzakcje, nawiązane przez polskie fabryki drogą korespondencji z odbiorcą brazylijskim, nie wyszły nigdy z okresu tranzakcyj dorywczych, ponieważ obca konkurencja, stosująca system utrzymywania stałego, osobistego kontaktu z odbiorcą brazylijskim, zawsze brała górę, wykorzystując możność bezpośredniego i systematycznego dyskredytowania towarów polskich w oczach brazylijskiego odbiorcy.

6) Fabryki polskie popełniały szereg dalszych błędów, będących wynikiem niedostatecznego lub zgoła mylnego ich informowania o wymaganiach odbiorców brazylijskich i to przez niewłaściwe opakowanie towaru, wysyłanie nie zamówionego lecz podobnego gatunku, niedotrzy-

mywanie terminów dostawy itp., uważając, że ten „dziki" kraj wszystko przyjmie.

7) Fabryki polskie, działając indywidualnie, siłą rzeczy nie finansowały kosztów reklamowania swoich towarów w Brazylii, nawet stroniły od ponoszenia kosztów wydania katalogów w języku portugalskim, nie wiedząc, czy te wydatki wogóle im się opłacą.

Reasumując, można stwierdzić, że aczkolwiek niektóre polskie fabryki wykazały swoje dobre chęci forsowania eksportu do Brazylii, to racjonalnych wysiłków, należycie przemyślanych z polskiej strony odnośnie rynków brazylijskich, dotychczas nie podjęto. A możliwości handlowe są i to ogromne. Dość spojrzeć na bilans handlowy Brazylii, czy też choćby stanu Sao Paulo. Dosyć zapoznać się z działalnością firm niemieckich w Brazylii, aby zwrócić uwagę na jedną z form niemieckiej pracy eksportowej, która najbardziej winna odpowiadać Polsce, chociażby z uwagi na to, że forma ta jest najmniej kosztowna, lecz niemniej przynosząca wielkie rezultaty. Wiemy przecież, że pionierska robota eksportowa w Niemczech nie spoczywa w rękach fabrykanta, lecz eksportera — handlowca, który, mając siedzibę w Niemczech, koncentruje u siebie reprezentacje fabryk ważniejszych branż oraz posiada na zamorskim rynku jednego reprezentanta swojego, którego dobrze opłaca i którego wobec szerokich możliwości handlowych (różne branże) może należycie wykorzystać. Jeżeli bowiem w pierwszej fazie penetracji rynku zamorskiego pewna część towarów odpadnie, jako nie kalkulujących się, to tranzakcje w pozostałych towarach wielokrotnie zwrócą koszty utrzymania: własnego reprezentanta, biura tego reprezentanta i własnej dobrze zaopatrzonej wzorowni wraz z katalogami. Tego rodzaju reprezentacja ma możność bez względu na możliwość dokonywania tranzakcyj w danym artykule automatycznie i stale podawać do wiadomości centrali wszelkie zmiany cen, terminów i możności dostawy oraz warunki płatności, a więc tak pracuje, aby centrala w Niemczech była w stanie w każdej chwili, zawrzeć transakcję bez potrzeby poprzedniego telegraficznego żądania aktualnych cen. Ryzyko, jakie tego typu eksporter ponosi, jest właściwie żadne, ponieważ koszty utrzymania własnego reprezentanta na rynku zamorskim zwrócą się w szybkim czasie wobec większych szans dokonywania tranzakcji, aniżeli by się to działo w wypadku indywidualnego wysiłku eksportowego poszczególnej fabryki.



Port w Gdyni. Przeładunek śledzi

Jedną z najbardziej rozpowszechnionych form handlu w Brazylii (a specjalnie w Sao Paulo), z powodzeniem stosowaną przez obce firmy zagraniczne, mające swe przedstawicielstwa w Brazylii, jest organizacja sprzedaży, oparta o świetnie stworzoną sieć t. zw. „vendedorów". „Vendedor" jest zwykłym akwizytorem, pracującym wyłącznie na prowizji i to zazwyczaj jak na stosunki europejskie dość wysokiej (od 10 do 15%). Przy pomocy dobrze zorganizowanej sieci „vendedorów" towar dociera do najdalszych zakątków kraju. Rozbudowa i sprężystość sieci vendedorskiej oraz jej skład personalny stanowi w pierwszym rzędzie o wartości firmy reprezentacyjnej w Brazylii. Zasięg sieci vendedorskiej zależny jest od różnorodności branżowej reprezentacji, która tym łatwiej pozyska wybitne siły „vendedorów", im więcej różnych branż będzie reprezentowała. Specjalizacja firmy reprezentacyjnej w Brazylii nie daje się pogodzić z tego rodzaju systemem pracy i w warunkach brazylijskich jest raczej przeszkodą w należytym rozwoju tego handlu.

Do odbiorcy brazylijskiego należy podejść z towarem i to podejść umiejętnie, bo odbiorca ten przyzwyczajony do tego rodzaju systemu nie będzie szukał towaru na rynku. Przy czym przyjacielskie stosunki, łączące „vendedora" z odbiorcą często znaczą więcej niż tańsza cena i wyższy gatunek towaru konkurencyjnego.

Do jakiego stopnia praca „vendedorów" jest ceniona świadczy fakt, że w Sao Paulo przy udziale materialnym firm północno - amerykańskich, jest utworzona specjalna szkoła takich akwizytorów.

Nasz handel z Brazylią może wejść w nowe stadium z chwilą, gdy podejdziemy do tych rynków w sposób racjonalny, zaczynając już teraz interesować się bardziej rynkiem paulistańskim. Polska może powiększyć swój eksport do Brazylii o cały szereg artykułów przez systematyczne i planowe rozpracowanie stanu Sao Paulo, który i tak coraz więcej wysuwa zagadnień, dotyczących współpracy polsko-brazylijskiej wogóle. Weźmy tylko pod uwagę takie sprawy, jak kwestia emigracji osiedleńczej, problem kawy w Polsce, który nie jest w odpowiedni sposób uregulowany, sprawę własnych plantacji bawełny w Sao Paulo, odnośnie których zapoczątkowane zostały już pewne kroki przez nasze czynniki oficjalne — wszystko to są kwestie, mające bezpośredni związek ze stanem Sao Paulo i które wymagają gruntownego przestudiowania, gdyż niewątpliwie muszą się znaleźć odpowiednie elementy (człowiek, pieniądze i system), które pozwolą na bardziej wydajną dla obu krajów współpracę gospodarczą.

Zabudowa mola południowego w Gdyni

Na molo południowym portu gdyńskiego, na osi którego powstała wielka arteria spacerowa, szerokości 50 m. Aleja Zjednoczenia, znaleźć się mają: Pomnik Zjednoczenia Ziem Polskich, przystanie żeglugi, pawilo turystyczny dla propagandy turystycznej Polski. stacja morska Urzędu Rybackiego z akwarium i muzeum ichtiologicznym i wreszcie największy z tych budynków „Dom Żeglarza" oraz trzy ośrodki żeglarskie, których zaprojektowanie było tematem architehtonicznym części konkursu. rozstrzygniętego w lutym r. b.

Sprawę budowy „Doma Żeglarza" ujął w swe ręce p. minister Kasprzycki, przyczyniając się w dużym stopniu do jej realizacji. Opracowanie projektu powierzone zostało zdobywcom pierwszej nagrody konkursowej inż. arch. B. Damięckiemu i T. Sieczkowskiemu.

„Dom Żeglarza" służyć ma propagandzie sportu żeglarstwa morskiego wśród szerokiej publiczności i stanowić ma bazę dla członków yacht-klubów. Nadto w „Domu Żeglarza" znajdzie pomieszczenie ważna inwestycja sportowa dla miasta, o dużej sile atrakcyjnej, w postaci wielkiej pływalni krytej z podgrzewaną wodą morską. W gmachu tym będą również mieściły się Yacht-klub Polski i Oficerski. które posiadać tam będą swoje lokale, szatnie sportowe z natryskami, sale klubowe oraz hangary na yachty i łodzie. Dla szerszej publiczności przeznaczone zostaną kawiarnia i restauracja, z otwartymi tarasami, skąd będzie można obserwować basen żaglowy i zatokę. teren ewentualnych regat lub wyścigów motorowych oraz codzienne życie ośrodka żaglowego. co będzie miało wielkie znaczenie propagandowe dla tego pięknego i ważnego sportu. Z tą częścią ogólna łączy się położony na I i II piętrze badynku hotel, który przede wszystkim przeznaczony będzie dla osób. uprawiających sporty żeglarskie. Hotel posiadać będzie 40 pokoi (10 łazienek), 4 apartamenty dwupokojowe z łazienkami i jeden apartament reprezentacyjny. Wszystkie pokoje z widokiem na morze, zwrócone na południe lub na wschód, z szerokimi balkonami i tarasami, wieżyczką obserwacyjną na najwyższej kondygnacji. — Poza tym będą tam liczne pomieszczenia ogólne i służbowe oraz garaże na 6 aut dla przyjezdnych.

Powstanie hotelu o takim zakroju i w tak reprezentacyjnym miejscu wypełni dotkliwą lukę, jaką obecnie stanowi dla miasta i portu brak możliwości przyjęcia i dania kulturalnych warunków hotelowych dla licznych przybyszów zagranicznych. przybywających do Gdyni bądź w celach turystycznych. bądź z oficjalnymi wizytami.

Kryta pływalnia o wymiarach 12x25 m. (6 torów pływackich) z trybunami na 250 osób, pomyślana jest w ten sposób. że jej południowa szklana ściana otwierać się będzie na tarasy, leżące przy samym falochronie zewnętrznym basenu żaglowego. Woda w pływalni będzie morska i ogrzana do temperatury plus 23 st. C. Pozwoli to na korzystanie z kąpieli i treningu pływackiego we wczesnych miesiącach wiosennych oraz w jesieni, gdy temperatura powietrza jest jeszcze dostatecznie wysoka. a temperatura morza odstręcza od kąpieli, a przez umożliwienie racjonalnego treningu również w miesiącach zimowych stworzy ośrodek sportu pływackiego dla Gdyni i jej okolic.

Obok Domu Żeglarza powstaną budynki Wojskowego Ośrodka Szkolnego Yachtingu Morskiego, yachtklubów zrzeszonych przy L. M. K. oraz ośrodek żeglarski dla młodzieży harcerskiej i szkolnej. Wszystkie te budynki posiadać będą hangary dla zimowania yachtów, które w lecie zamienione będą na sypialnie i sale wykładowe dla kursów żeglarskich.

Prace przy budowie Domu Żeglarza, którego kubatura wynosi około 36.000 m. sześc. już rozpoczęto.

Obok Domu Żeglarza bliżej końca molo wyrastają mury parteru stacji morskiej, zaprojektowanej przez inż. arch. Leonarda Tomaszewskiego i J. Zakowskiego, sharmonizowanej w swym wyglądzie zewnętrznym z Domem Żeglarza, a dalej, już na samym zakończeniu molo, prowadzone są prace przygotowawcze pod budowę pomnika Zjednoczenia Ziem Polskich. wielkiego granitowego obelisku wysokości ok. 60 m. projektu arch. Wacława Tomaszewskiego.

Wszystkie te budowle tworzą poważny zespół architektoniczny, który w połączeniu z warunkami, jakie daje bezpośrednia bliskość morza i piękny widok na brzegi zatoki i dalsze lesiste wzgórza, będzie wielką ozdobą Gdyni i przyczyni się niemało do podniesienia jej wyglądu.

Minister Gospodarstwa Narodowego Estonii dr Selter w Gdyni

W dniu 18 listopada b. r. przybył do Gdyni Minister Gospodarki Narodowej Republiki Estońskiej p. Karol Selter z małżonką w towarzystwie Ministra Przemysłu i Handlu p. Antoniego Romana i jego małżonki, Ministra Pełnomocnego Posła Nadzwycz. Estonii w Warszawie p. Markusa i jego małżonki i Wiceministra Przemysłu i Handlu p. Sokołowskiego i jego małżonki, oraz szeregu wyższych urzędników Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Gości powitali na dworcu przedstawiciele władz, z dyrektorem departamentu morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. Leonardem Możdżeńskim, komisarzem Rządu w Gdyni p. Sokołem, dyrektorem Urzędu Morskiego p. inż. Łęgowskim oraz konsulem honorowym Estonii w Gdyni p. dyr. Andrzejem Cienciałą na czele.

Po powitaniu p. Minister Selter i p. Minister Roman, oraz towarzyszące im osoby, udali się na Dworzec Morski, skąd rozpoczęto objazd wszystkich basenów portowych na holowniku „Tytan". Podczas objazdu holownik zatrzymał się w wolnej strefie, gdzie szczegółowo zwiedzono od strony lądu wszystkie magazyny wolnocłowe. Po zwiedzeniu portu i jego urządzeń Ministrowie oraz ich świta udali się do sali recepcyjnej dworca morskiego, gdzie goście estońscy wpisali się do księgi pamiątkowej portu. Następnie p. Minister Przemysłu i Handlu Roman podejmował gości śniadaniem na pokładzie stojącego w porcie parowca „Kościuszko".

Bezpośrednio po śniadaniu Ministrowie Estonii i Polski, oraz towarzyszące im osoby, wyjechali samochodami na Wybrzeże celem zwiedzenia nowobudującego się portu rybackiego w Wielkiej Wsi, oraz kościoła w Swarzewie.

Po południu, powróciwszy do Gdyni, ministrowie wraz ze swą świtą zwiedzili Państwową Szkołę Morską w Gdyni, gdzie byli podejmowani herbatką przez dyrekcję Szkoły. Wieczorem prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Tor podejmował gości estońskich w salonach „Polskiej Riwiery" obiadem.

Min. Selter przybył do Polski, rewizytując p. min. Romana, który w październiku r. b. bawił w Estonii. — Gdynia była ostatnim etapem jego podróży po Polsce.

P. min. Selter opuścił Gdynię 19 listopada, odlatując samolotem do Berlina.

KRONIKA ZAGRANICZNA

FLOTA HANDLOWA ŚWIATA ROŚNIE

Według danych „Lloyds Register" w dn. 1 października rb. znajdowało się w budowie 788 statków o pojemności 2.909.345 trb. z czego 401 statków o pojemności 1.647.717 trb przypada na motorowce, reszta zaś na parowce.

Wśród krajów budujących statki, na pierwszym miejscu znajduje się W. Brytania, która buduje 283 jednostki o poj. 1.184.633 trb, następnie Niemcy — 118 statków o poj. 383.463 trb. USA. — 57 statków o poj. 216.028 trb. Japonia — 89 statków o poj 334.530 trb. Holandia — 80 statków o poj. 224.726 trb, Szwecja i Dania po 25 statków o poj. około 100 tys. trb. każda.

Warto podkreślić fakt, że ostatnie 3 lata wykazały wielkie ożywienie w budownictwie statków morskich, co najlepiej ilustruje następujące zestawienie, wykazujące stan konstrukcji w I kwartale każdego roku: w 1934 r. wybudowano 1.311.387 trb. w 1935 r. — 1.269.334 trb, w 1936 r. — 1.820.114 trb, w 1937 r. — 2.452.031 trb.

OBRÓT TOWAROWY PORTU KRÓLEWIECKIEGO

Obrót towarowy portu królewieckiego w ciągu pierwszych 7 miesięcy r. b. wyniósł ogółem 1,9 miln. ton.

ANGLIA BUDUJE NOWY KOLOS TRANSATLANTYCKI

Na jednej ze stoczni angielskich znajduje się w budowie nowy „superliner", przewyższający rozmiarami statek „Queen Mary". Długość tego kolosa ma wynosić 315 mtr, szerokość 36 metr i tonaż ok. 85 tys. trb.

Przy budowie statku pracuje 3 tys. robotników, spuszczenie na wodę odbędzie się w październiku roku przyszłego, a w lipcu 1940 r. przewidziane jest oddanie go do użytku. Nowy statek nazywać się będzie „Queen Elisabeth" i będzie największym statkiem na świecie; znajdą na nim zastosowanie najnowsze zdobycze techniki okrętowej, a poczynione doświadczenia z „Queen Mary" i „Normandie" pozwolą na uniknięcie szeregu niedociągnięć, od których nie są wolne dotychczasowe olbrzymy.

BELGIJSKA MARYNARKA HANDLOWA

Prezes Ligi Morskiej w Belgii p. P. Ramlot wygłosił w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Warszawie odczyt o belgijskiej marynarce handlowej. Odczyt zorganizowany został staraniem prezydium Izby Handlowej Polsko - Belgijskiej w Warszawie.

Prelegent zobrazował poszczególne fazy rozwojowe belgijskiej floty handlowej której obecny tonaż wynosi około 350.000 trb. Jak wiadomo, zarówno belgijska marynarka handlowa jak i przemysł żeglarski przechodziły w ciągu ostatnich kilku lat bardzo poważny kryzys. Wystarczy wspomnieć, że na skutek unieruchomienia olbrzymiej ilości statków, port w Antwerpii przedstawiał istne cmentarzysko wycofanych z użycia okrętów, podczas gdy największe stocznie Cockerilla zostały unieruchomione, inne zaś zupełnie zlikwidowane. Dopiero skuteczna pomoc rządowa zmieniła sytuację na lepszą. Pomoc ta wyraziła się w postaci długoterminowych kredytów w wysokości 170 miln. franków, uzyskanych z funduszu rewaluacyjnego, powstałego na skutek dewaluacji franka w 1935 r. Dzięki tej pomocy przemysł żeglarski mógł zaangażować około 10.000 robotników, uruchomić zamknięte stocznie, odnowić częściowo przestarzały tonaż w marynarce i przystąpić do nowych konstrukcji.

Prelegent poruszył również zagadnienie współpracy morskiej polsko — belgijskiej, której jest szczerym zwolennikiem. Współpraca ta dzięki stałej linii komunikacyjnej między Gdynią i Antwerpią, wyraziła się już w pokaźnej liczbie około 800.000 ton transportu we wzajemnych obrotach w r. ub.

Mówiąc o Gdyni, p. P. Ramlot wyrażał się z entuzjazmem o nowoczesnych instalacjach polskiego portu, nazywając go najwspanialszym portem na Bałtyku.

STATEK „L'ATLANTIQUE" ROZEBRANY NA SZMELC

W Glasgow zakończono rozbiórkę francuskiego statku luksusowego — „L'Atlantique", który w styczniu 1934 r. został zniszczony przez pożar. — Rozbiórka dała 30 tys. t. różnych materiałów, w czym 80 gatunków różnych metali. Wiele części rozebranego staku było w tak dobrym stanie, że mogą one być użyte przy nowych konstrukcjach.

ROZWÓJ PORTÓW PALESTYŃSKICH

Porty palestyńskie wykazują, za pierwsze półrocze br., znaczny wzrost obrotów tonażowych i towarowych. Zamorski ruch statków na wejściu i wyjściu wyniósł 2097 jednostek o tonażu 4.927.668 nrt. (bez ruchu przybrzeżnego oraz tych statków, które w tej samej podróży zawijają do kilku portów — statki takie są liczone tylko w jednym z tych portów).

Obrót towarów wzrósł z 596.653 ton w pierwszym półroczu 1936 do 833.603 ton w pierwszym półroczu br. Największy wzrost wykazuje port Haifa, którego przywóz wzrósł z 347.914 t. do 373.799 t., a wywóz z 67.733 do 192.705 t., natomiast Jaffa wykazuje wzrost wywozu z 78.223 do 95.194 t., przy równoczesnym spadku przywozu z 99.998 do 68.764 t..

W ogóle wzrost wywozu ze wszystkich portów palestyńskich jest bardzo znaczny z 146.355 do 302.571 t., gdy przywóz wzrósł stosunkowo bardzo nieznacznie z 450.298 do 487.248 t.

FUNDUSZ ŻEGLUGOWY W FINLANDII.

W roku 1928 został utworzony w Finlandii z wpływów budżetowych specjalny fundusz żeglugowy, mający na celu rozwój i modernizację marynarki handlowej.

Fundusz ten jest subsydiowany przez Skarb Państwa sumą 20 mil. marek fińskich rocznie.

W związku z trudnościami budżetowymi w ostatnich latach dotacje te zostały zawieszone. W roku bieżącym ze względu na poprawę sytuacji, rząd uchwalił, mimo, jak wiadomo dobrej koniunktury w żegludze, wypłacić na rok 1938 przewidzianą na ten cel kwotę.

STATKI UNIERUCHOMIONE W PORTACH ANGIELSKICH

W dniu 1 października rb. w portach angielskich było unieruchomionych ogółem 75 statków o tonażu — 99.496 ntr. (netto ton rejestrowych), w tym było 22 statki obce o tonażu 46.187 nrt. Z tej ostatniej liczby 20 jednostek — 43.873 nrt. należało do armatorów hiszpańskich. Liczba unieruchomionych statków angielskich wynosiła w dniu 1 października tylko 53 jednostki o tonażu 53.309 nrt., co w porównaniu z ilością na pierwszego września stanowi zmniejszenie się bezrobocia tonażu o 3.233 nrt., a w porównaniu z sytuacją przed rokiem — o 303.439 nrt.

ZAMÓWIENIA ZAGRANICZNE NA STOCZNIACH NIEMIECKICH

Według statystyki niemieckiego Lloydu stocznie niemieckie w ciągu 8 miesięcy rb. wybudowały dla zagranicy 42 statki pojemności 179 tys. ton btto. W tymże samym okresie r. ub. wykonano 32 statki — 64 tys. ton btto. a w 1935 r. — 28 statków — 59 tys. ton btto. Wraz z wzrostem budowy statków dla zagranicy zwiększają się stale wpływy dewiz z tego tytułu w r. 1935 — 14.77 mil. RM. 1936 — 20 mil. RM. i w rb. 67.66 mil. RM. Z powyższych statków najwięcej zbudowano dla Norwegii, Jugosławii i Danii.

SILNA FLOTA TO POTĘGA NARODU!

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

LLOYDS OBNIŻA PREMIE OD RYZYKA WOJENNEGO

Lloyds obniżył z ważnością od 20 listopada stawkę ubezpieczeniową od ryzyka wojennego z dotychczasowych 3/8 proc. na 1/4 proc. Stawka ta dotyczy wszystkich transportów za wyjątkiem płynnych ośrodków pędnych i opałowych, przewożonych na specjalnych okrętach, t. zw. cysternach. Obniżona też została dodatkowa opłata od ryzyka wojennego pobierana od transportów przeznaczonych do Szanghaju z 1 proc. na 1/4 proc., a to wobec zmniejszonego ryzyka po ostatecznym zajęciu tego miasta przez Japończyków.

ZNACZNY WZROST FRACHTÓW WE WRZEŚNIU

Wskaźnik frachtowy za miesiąc wrzesień został ustalony na 172.22, co w porównaniu ze wskaźnikiem sierpniowym — 153.56 stanowi wzrost ponad 12 proc. W m. styczniu rb. wskaźnik ten wynosił 131.24, a przeciętnie za cały rok 1936 — 90.79 wszystko przy podstawie wskaźnika z r. 1929 przyjętego za 100.

Jak wiadomo, w miesiącu październiku nastąpiło załamanie się tej stałej tendencji zwyżkowej morskich stawek frachtowych w żegludze nieregularnej.

SINGAPORE PORTEM PRZEŁADUNKOWYCH DLA CHIN

Według doniesień z Singapore, w porcie tamtejszym od pewnego czasu wyładowuje się towary, przeznaczone dla Szanghaju, gdyż pomieszczenia składowe w Hong - Kongu są przepełnione wskutek niemożności ekspedycji towarów do Chin. Towarzystwa okrętowe wydały zarządzenia, ażeby statki deponowały towary również w portach Indyj Brytyjskich, skąd po zakończeniu działań wojennych zostaną wysłane do miejsc przeznaczenia.

UTWORZENIE STREFY WOLNOCŁOWEJ W PORCIE GENUEŃSKIM

Włoski Komitet Międzyministerialny ustalił ostatnio granice strefy wolnocłowej w porcie genueńskim. Obejmuje ona cały niedawno wybudowany basen „XXVIII Ottobre" oraz dużą połać przybrzeżnych terenów, nadających się pod budowę zakładów przemysłowych.

ZNIESIENIE OGRANICZEŃ DEWIZOWYCH W PORTUGALII

W portugalskim dzienniku urzędowym ogłoszono zarządzenie, ostatecznie znoszące ograniczenia dewizowe w Portugalii. Zarządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia. Handel dewizowy pozostaje w rękach instytucyj kredytowych państwowych oraz specjalnie upoważnionych.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

NOWE WYDAWNICTWO INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W GDYNI.

Instytut Bałtycki w Gdyni, rozpoczynając wydawanie serii wydawnictw, wydał jako pierwszą rozprawę z tej serii, pracę p. M. Brzozowskiego pod tyt.: „Obroty towarowe niemieckich portów morskich". Główny trzon pracy stanowią tabele statystyczne w liczbie 164, obejmujące lata 1929 — 1934, a ilustrujące po kolei: obroty towarowe niemieckich portów morskich, tranzyt krajów Europy Środkowej, południowo - wschodniej i przez porty niemieckie oraz udział portów niemieckich w handlu zagranicznym Polski i W. M. Gdańska. — Zagadnienia te są wyczerpująco i wszechstronnie zobrazowane wspomnianymi zestawieniami statystycznymi, opartymi na oficjalnych danych niemieckich, a więc na źródłach, których ścisłość nie ulega wątpliwości. Częściowo też autor czerpał dane ze źródeł hamburskich, niezbędnych gdy chodzi o przedstawienie roli największego portu niemieckiego w obrotach towarowych portów Rzeszy.

Interesującym szczegółem pracy M. Brzozowskiego jest szerokie uwzględnienie udziału niemieckich portów morskich w handlu zagranicznym Polski i W. M. Gdańska. Pozwala to na ciekawe konkluzje odnośnie struktury handlu Gdyni i Gdańska i na studia porównawcze z zakresu przemian, jakie dokonywują się w naszym handlu morskim w ostatnich latach.

W dalszej serii prac Gospodarczego Archiwum Morskiego ukazały się i ukażą się dalsze rozprawy, a mianowicie: A. Gazeła i B. Polkowskiego „Handel międzynarodowy i lokalny państw regionu bałtyckiego", A. Gazeła i St. Ołtarzewskiego „Towarowe usługi morskie", B. Żórawskiego „Transport morski", oraz B. Koselnika „Zaopatrywanie okrętów".

„POLSKIE USTAWODAWSTWO DEWIZOWE".

Wyszła z druku praca zbiorowa, podjęta przez osoby najbardziej powołane, bo kierownika i referentów Wydziału Dewizowego, zawierająca celowo i przejrzyście sporządzony zbiór zasadniczych ustaw, rozporządzeń wykonawczych, zarządzeń, instrukcyj, okólników i uchwał, związanych z reglamentacją dewizową, przy czym opatrzonych komentarzami zasadniczymi oraz praktycznymi wskazówkami technicznymi.

Książka ta, licząca 600 stron druku, niewątpliwie zainteresuje przede wszystkim setki przedsiębiorstw handlowych, przemysłowych, bankowych i komunikacyjnych, które odczuwają brak skomasowanych przepisów dewizowych i odpowiedniego komentarza, a nadto szerokie koła prawników, których praca zawodowa, tak często styka się ze sferą zagadnień dewizowych. Książka nie traci swej aktualności, ponieważ będzie stale uzupełniana ewentualnymi nowymi przepisami i zmianami przepisów obecnie obowiązujących i to nie tylko w drodze samego podawania treści tych zmian, ale również ich komentowania, objaśniania i zaopatrywania praktycznymi wskazówkami.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

OBRÓT TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W PAŹDZIERNIKU

Obrót towarowy portu gdańskiego w październiku przedstawiał się następująco: przywieziono ogółem — 155.789,0 ton towarów wobec 95.557,9 ton w analogicznym miesiącu r. ub., wywieziono zaś 458.022,2 ton wobec — 448.898,4 ton w październiku r. ub. — Jak z liczb tych wynika, obroty towarowe portu gdańskiego wykazują stały poważny wzrost.

ROZBUDOWA STOCZNI GDAŃSKIEJ

Stocznia Gdańska przechodzi obecnie stadium rozbudowy w wielkim stylu. Armia robotników dzień i noc buduje w pospiesznym tempie dwa nowoczesne helingi, które razem z horyzontalnym slipem — co jest unikatem w przemyśle okrętowym całego świata — uzdolnią Stocznię Gdańską do budowy wielkich parowców i motorowców — olbrzymów oceanicznych.

Rozbudowa następuje dzięki mnożącym się zamówieniom na budowę wielkich statków. Ostatnio Stocznia Gdańska otrzymała zlecenie na budowę 20 nowych okrętów. Stocznia Gdańska będzie mogła budować okręty o pojemności do 18.000 ton. Praca w Stoczni Gdańskiej przez liczne zamówienia zagranicy jest zapewniona do roku 1942.



I KRONIKA MIEJSKA

ZEBRANIE RADY PORTOWEJ

W dniu 10 listopada b. r. odbyło się zebranie Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni. Na zebraniu tym omówione zostały sprawy rozbudowy węzła i miejskiej stacji towarowej oraz szeregu inwestycyj kolejowych w porcie, szereg wniosków komisji bezpieczeństwa w sprawie nowej ustawy o pasie granicznym, sprawę usprawnienia i propagandy turystyki, zorganizowania Targów Bałtyckich w Gdyni, oraz sprawy bieżące, eksploatacyjne i techniczne.

URUCHOMIENIE ELEWATORA ZBOŻOWEGO

Na mocy umowy zawartej w październiku rb. między Państwowymi Zakładami Przemysłowo - Zbożowymi i Centralą Rolników w Poznaniu, zawiązana została Spółka z ogr. odp. pod nazwą „Spółka Eksploatacji Elewatorów Zbożowych w Polsce".

Spółka ta wydzierżawiła od Banku Polskiego w celu eksploatacji zarówno Eksportowy Elewator Zbożowy w Gdyni jak i elewatory rejonowe w Kutnie, Sokalu, Kruszwicy i Ostrowiu Kieleckim.

Zarząd Spółki stanowią: dr Goldman i dyr Żelechowski, kierownikami w Gdyni są p. Edmund Garczyński i p. Józef Jankowski.

Gdyński elewator portowy rozpoczął więc swoją normalną pracę eksportową.

REKORDOWY ŁADUNEK BAWEŁNY

Do portu gdyńskiego przybył statek „Taronga" przywożąc 20.000 bel bawełny z portów Zatoki Meksykańskiej. Jest to rekordowy ładunek bawełny, jaki dotychczas do Gdyni został jednorazowo przywieziony.

NADBURMISTRZ MAGDEBURGA W GDYNI

W dniu 30 października r. b. zwiedziła Gdynię, port i miasto, delegacja miasta Magdeburga, bawiąca z wizytą w Gdańsku. W skład delegacji wchodzili: nadburmistrz dr Fritz Markmann, radca budowlany Julius Göstch, dyrektor personalny Helmuth Lehwald, nadleśniczy Max Buchholz i radca Rudolf Krause. Gościom towarzyszył radca Arlet z Komisariatu Generalnego R. P. w Gdańsku oraz przedstawiciele senatu Wolnego Miasta. Po złożeniu wizyty Komisarzowi Rządu m. Gdyni i dyrektorowi Urzędu Morskiego delegacja zwiedziła na holowniku „Atlas" port gdyński.

PODWYŻSZENIE STAWEK PŁAC ROBOTNICZYCH

Portowa Komisja Rozjemcza w dniu 6 listopada b. r. pod przewodnictwem p. Wacława Preniera, Naczelnika Wydziału Ministerstwa Opieki Społecznej, wydała orzeczenie w sprawie warunków płacy i pracy dla robotników portowych w Gdyni. Orzeczenie podwyższa stawki płac robotników portowych z 1.16 zł do wysokości 1.20 zł za godzinę. Celem dostosowania się ogólnych warunków życia gospodarczego w porcie do ustalonej orzeczeniem stawki płacy, termin wprowadzenia podwyższonej stawki obowiązywać będzie od dnia 1 stycznia 1938 r. — Od dnia 1 października 1937 r. do 31 grudnia 1937 r. pozostają w mocy dotychczasowe warunki płacy. Orzeczenie obowiązuje od dnia 1 stycznia 1938 r. do dnia 31 grudnia 1939 roku. Wobec wyrażenia zgody przez strony na przyjęcie orzeczenia przed jego wydaniem, orzeczenie ma moc obowiązującą.


Wyładowanie samolotu z m/s „Batory"

NOWA LINIA REGULARNA

Linia „Johnson Line" — w Sztokholmie otworzyła bezpośrednią regularną komunikację z Gdyni do Wenezueli, Kolumbii, Equadoru, Peru i Chile. — Obsługa tej linii rozpoczęta została przez nowy pośpieszny statek motorowy „Chile", który ładował w Gdyni w dniu 22 listopada r. b. Szybkość tego statku pozwala na wykonanie podróży z Gdyni do Valparaiso w około 25 dni. Statki będą kursowały na tej linii w obu kierunkach w odstępach miesięcznych. Jako ważną zdobycz dla eksporterów polskich należy podkreślić fakt, że „Johnson Line" zdecydowała odrazu uznać Gdynię jako port zasadniczy. Te warunki przewozu do zachodniego wybrzeża Południowej Ameryki stwarzają nowe możliwości dla polskich eksporterów, stawiając ich w tych samych warunkach frachtowych, jakimi dysponują eksporterzy w portach zachodnio-europejskich.

DOKSZTAŁCANIE RYBAKÓW

W związku z rozwojem rybołówstwa kutrowego, Morski Urząd Rybacki w Gdyni przystąpił do zorganizowania dla rybaków lokalnych kursów z dziedziny elementarnych zasad nawigacji i obsługi motorów.

Kursy będą miały „lotny" charakter, to znaczy będą kolejno urządzane w poszczególnych większych osiedlach rybackich. Wykładowcami będą fachowcy morscy, a zadaniem tych kursów jest stopniowe przygotowywanie rybaków do egzaminów na uzyskanie świadectw na prowadzenie kutrów i obsługiwanie motorów.

Pierwszy taki kurs odbył się dnia 21 listopada w Gdyni w gmachu Urzędu Rybackiego i zgromadził około 40 słuchaczów.

ROZWÓJ LINII BAWEŁNIANEJ

Ruch towarowy na niedawno uruchomionej przez GAL wspólnej polsko-amerykańskiej linii bawełnianej Gdynia — porty Zatoki Meksykańskiej stale się zwiększa, a w związku z tym zaszła potrzeba postawienia do obsługi na tej linii dalszych statków.

Jednym z nich jest motorowiec „Dalhem" zacharterowany ostatnio w Szwecji. Jest to nowy, zbudowany w 1934 roku szybkobieżny frachtowiec o nośności 5.600 t. D. W. Będzie to za tym trzeci statek obsługujący linię przez stronę polską.

Trzy statki GAL'u łącznie ze statkami strony amerykańskiej pozwolą zwiększyć częstotliwość ruchu statków na tyle, że towar będzie mógł być wysyłany z Polski co 10 dni.

WYPADEK W PORCIE

W dniu 2 listopada b. r. zatonął w porcie gdyńskim wskutek zderzenia mały statek polski „Transport". W czasie manewrowania przy nabrzeżu polskim statek Żeglugi Polskiej „Puck" wskutek ciemności przy cumowaniu zderzył się ze statkiem „Transport" o pojemności 240 ton, który przewoził drobnicę pomiędzy Gdynią — Gdańskiem a Tczewem. Wskutek zderzenia „Transport" doznał zgniecenia i rozerwania burty. W przeciągu paru minut statek poszedł na dno. Załoga w liczbie 5 osób w ostatniej chwili zdołała się uratować, wyskakując na nabrzeże. Na zatopionym statku znajdował się 5-tonowy ładunek mączki kartoflanej.

Właścicielem statku jest p. Wigurski.

Statek wydobyty został na powierzchnię po kilku dniach przy pomocy dźwigu pływającego, sprowadzonego z Gdańska.

STATEK NORWESKI NA MIELIŹNIE

W dniu 28 października statek norweski „Sollund" osiadł na mieliźnie na wysokości Helu od strony morza, o 100 mtr. od brzegu. Na pomoc pośpieszyły mu holowniki „Tytan", „Bizon" oraz holownik gdański „Ernst", które po kilku godzinach pracy ściągnęły statek na głębinę.

HALE TARGOWE W GDYNI

W dniu 13 bm. odbyło się w Gdyni oddanie do użytku publicznego 3 nowych wielkich hal targowych: 1) dla jarzyn, owoców i nabiału o powierzchni 2.843 mtr. kw., 2) dla handlu mięsem o powierzchni 1.923 mtr. kw. oraz



Prace przy wydobywaniu zatopionego statku „Transport"

3) halę rybną o powierzchni 577 mtr. kw. — Ponieważ doprowadzenie bocznicy kolejowej na teren hal byłoby połączone z koniecznością przezwyciężenia poważnych trudności technicznych z powodu różnicy poziomów, postanowiono wybudować połączenie tunelowe ze stacją towarową w poziomie piwnic. Warto przy okazji przytoczyć liczby spożycia poszczególnych artykułów na obszarze Gdyni. Według prowizorycznych obliczeń Gdynia konsumuje rocznie: 24.120 ton mąki i kasz, 27.040 ton warzyw, 452 tony owoców, 11.950 ton nabiału, 2.525 ton masła, 150 ton serów, 40 milionów szt. jajek, 1.155 ton cukru, 6.155 ton mięsa oraz 1.255 ton ryb i śledzi.

NOWY DWORZEC TOWAROWY

W początku listopada r. b. uruchomiony został nowy miejski dworzec towarowy P. K. P., położony na terenach portowych przy ul. Jana z Kolna naprzeciw nowootwartej hali targowej.

ROZWÓJ STOCZNI YACHTOWEJ W GDYNI

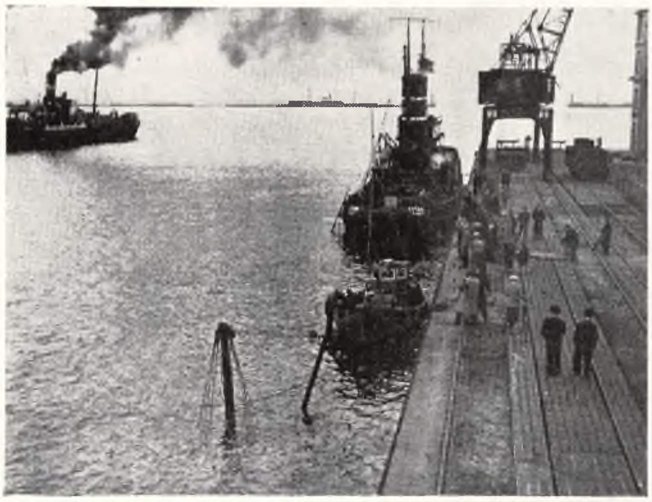
W Gdyni został spuszczony na wodę nowy yacht pełnomorski, zbudowany przez Stocznię Yachtową w Gdyni. — Yacht ten jest prototypem polskiego yachtu turystycznego dla żeglugi bałtyckiej. Posiada on następujące wymiary: długość 9.60 m, szerokość 2,70 m, zanurzenie 1,55 m, powierzchnia żagli 40 m. kw.

ODZNACZENIE KAPITANA PORTU

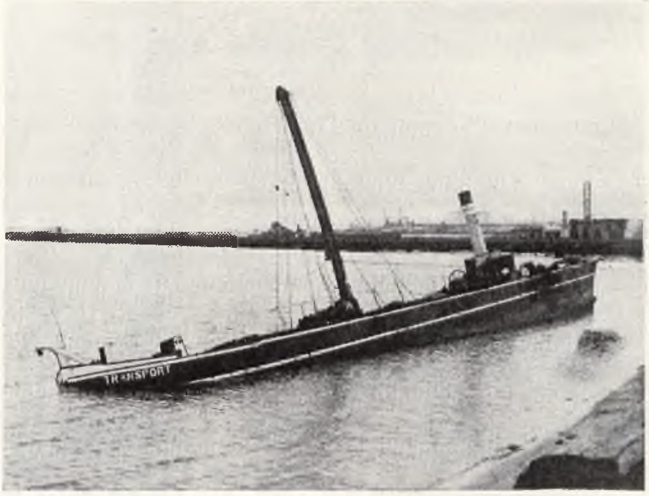
W dniu 29 października r. b. konsul norweski w Gdyni p. Lars Usterud Svensen wręczył komandorowi Gustawowi Kańskiemu, kapitanowi portu w Gdyni, Krzyż kawalerski królewsko - norweskiego orderu Świętego Olafa. Komandor Kański został odznaczony tym wysokim orderem przez króla norweskiego za zasługi, położone około zacieśnienia stosunków polsko - norweskich.

NOWY DŹWIG W PORCIE GDYŃSKIM

W dniu 21 października ustawiony został w porcie gdyńskim na nabrzeżu francuskim nowy dźwig półportalowy o nośności 3 t. z wysięgiem do 20 metrów. Dźwig ten konstrukcją swą różni się od dotychczasowych tym, że portal jego jest znacznie szerszy i wewnątrz posiada specjalne przejście



Miejsce w którym zatonął statek „Transport"
Widoczne z wody maszty statku



Statek „Transport", wydobyty na powierzchnię, przetransportowany został do kanału przemysłowego

dla pasażerów o szerokości około 4 mtr. W końcu przejścia znajduje się ruchomy mostek, który w razie potrzeby łączyć będzie dźwig ze statkiem. Projekt tego dźwigu opracowany został przez wydział techniczny Urzędu Morskiego, a wykonały go Zakłady Ostrowieckie.

WZROST OBROTÓW ŚLEDZIAMI W GDYNI

W ostatnich dniach w porcie rybackim w Gdyni dał się zauważyć duży wzrost obrotów importowanymi śledziami solonymi. Wobec braku miejsca w magazynach, beczki ze śledziami składa się pod gołym niebem. — W dniu 8 listopada wyładowywało się w porcie rybackim jednocześnie 6 statków ze śledziami. Objaw ten tłómaczy się unikaniem zakupów śledzi solonych przez żydowskich hurtowników u importerów gdańskich, w związku z ostatnimi wypadkami na terenie Wolnego Miasta. Jak wiadomo, Żydzi są najważniejszym konsumentem śledzi i w ich rękach znajduje się prawie cały aparat handlu śledziami.



Do Gdyni przybył z Rygi żydowski żaglowiec szkolny „Theodor Herzl", kształcący młodzież sjonistyczną na żeglarzy. Na zdjęciu kapitan statku w otoczeniu członków załogi i gości.

FINANSOWANIE TRANZAKCYJ TOWAROWYCH W PORCIE GDYŃSKIM

Zagadnienie finansowania tranzakcyj towarowych w porcie gdyńskim jest od dłuższego czasu przedmiotem prac Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Chodzi przede wszystkim o to, aby towary, znajdujące się na składach w porcie gdyńskim, nieraz przez dłuższy czas, mogły w możliwie szerokich rozmiarach korzystać z kredytu warrantowego. — Kredyty tego rodzaju nie znalazły dotychczas większego rozpowszechnienia z powodu małej ilości domów składowych publicznych w Polsce w ogóle, a w porcie gdyńskim w szczególności, gdyż zaledwie 20 proc. ogólnej powierzchni składowej w porcie gdyńskim ma charakter domów składowych publicznych. Poza tym lista towarów, na które warranty są przyjmowane do dyskonta, przez Bank Polski, była dotychczas ograniczona i wreszcie opłaty stemplowe na warrantach są za wysokie.

W związku z tym stanem rzeczy Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni wystąpiła do Banku Polskiego z memoriałem o rozszerzenie listy towarów, na które udzielane być mogą pożyczki warrantowe. Sprawa ta znalazła poparcie ze strony oddziału Banku Polskiego w Gdyni.

Jednakże nawet pomyślne załatwienie powyższej sprawy nie rozwiązuje zagadnienia kredytów towarowych dla portu w stopniu dostatecznym. Znaczna bowiem ilość towaru, składowana poza domami składowymi, powinna na wzór innych portów, korzystać z kredytu na podstawie t. zw. zaświadczeń składowych. — Zaświadczenia te bez większych trudności finansowane są przez banki gdańskie, niemieckie, a nawet angielskie. Chodzi obecnie o to, aby również prywatne banki krajowe miały możność udzielania kredytów pod zastaw tych zaświadczeń, znajdując ze swej strony pokrycie w Banku Polskim. W tym celu niezbędne byłoby ustalenie polskiego wzoru tego dokumentu składowego oraz znalezienie formy, w jakiej Bank Polski mógłby tego rodzaju tranzakcję finansować, tymbardziej, że statut jego nie przewiduje tego rodzaju dokumentów, jako podstawy redyskonta.

ROBOTY INWESTYCYJNE W PORCIE W PAŹDZIERNIKU

W październiku wykonano w porcie gdyńskim następujące inwestycje:

Roboty drogowe: — Na nabrzeżu Stanów Zjedn. wykonano robót ziemnych 102 m sześc., ułożono bruku poligonalnego 640 m kw., założono podłóg drewnianych między torami 380 m kw. Przy ambulatorium portowym ułożono bruku z kostki granitowej 170 m kw., wykonano podłoża betonowego 34 m kw., ułożono krawężnika betonowego 25 m. b., oraz wykonano 1 studzienkę ściekową. Na ul. Św. Piotra ułożono bruku poligonalnego 450 m kw., krawężnika betonowego 150 m. b., chodnika betonowego 300 m kw. oraz ułożono rur betonowych 20 m. b. i wykonano 1 studzienkę rewizyjną i 2 studzienki przelewowe.

Na nabrz. Pilotowym i Polskim ułożono podłóg drewnianych 300 m kw.

Wodociągi i kanalizacja: — Przyłączono do portowej sieci wodociągowej następujące instalacje wodociągowe: dla f-my „Pale Franki" do budowy Domu Żeglarza na molo południowym, dla fabryki mączki rybnej, dla f-my „Skąpski" do budowy magazynu śledziowego, dla Konsorcjum Francusko Polskiego na terenie f-my „Paged".

Na molo południowym ułożono 5 m. b. wodociągu z rur żelaznych ocynkowanych do polewania trawników oraz w budynku warsztatu elektrycznego wykonano instalacje wodciągowo - kanalizacyjną.

Budowle naziemne: — Przy budowie magazynu nr 9 w wolnej strefie ukończono konstrukcję żelbetonową parteru oraz przystąpiono do montażu konstrukcji żel. I p. i wypełniania cegłą ścian parteru oraz układania podłogi. Przy budowie magazynu nr 10 w wolnej strefie ukończono betonowanie ław i stopek oraz wykonano szalowanie dla 2 sekcji parteru. Przy budowie domu dla urzędników na ul. Gabr. Chrzanowskiego wykonano mu-



Żydowski szkuner szkolny „Theodor Herzl", pływający pod banderą łotewską w porcie gdyńskim

ry parteru I i II p. oraz stropy nad nimi. Przy budowie koszar dla Policji Państwowej na ul. Warsztatowej ukończono roboty budowlane i malarskie. Przy budowie domu dla kranistów na ul. Węglowej wykonano mury III p., stropy nad nimi i pokryto dachem. Przy budowie Stacji Morskiej na molo południowym ukończone zostało palowanie, wykonano ławy betonowe i część murów parteru.

Przy budowie fabryki farb i lakierów f-my „Hempel i Leppert" na ul. Stanów Zjednoczonych wykonano stropy nad piętrem, roboty stolarskie i tynkarskie. Przy budowie biura dla Wydz. Hol. Ratown. Żeglugi Polskiej na nabrz. Belgijskim ukończono budowę oraz wykonano roboty tynkarskie, posadzkowe i malarskie. Przy rozbudowie biur f-my „Union" na ul. Indyjskiej, roboty zostały całkowicie ukończone. Przy rozbudowie magazynu f-my „Fetter" na ul. Polskiej wykonano konstrukcję żelbetonową piętra, mury ścian oraz połowę konstrukcji dachowej. Przy budowie świetlicy Związku Marynarzy Rezerwistów na ul. Węgłowej wykonano roboty stolarskie i murarskie. Przy budowie garaży Ubezpieczalni Społecznej na ul. Gabr. Chrzanowskiego roboty zostały całkowicie ukończone. Przy budowie domu biurowego zakładów graficznych B. Szczuki na ul. Św. Piotra wykonano mury piwnic, parteru oraz stropy nad nimi.

Przy budowie warsztatu i biur Morskiego Instytutu Rybackiego na ul. Waszyngtona wykonano mury i wstawiono okna żelazne. Przy budowie magazynu f-my „Bloomfiels" na nabrz. Angielskim wykonano mury piwnic i stropy. Przy budowie domu arbitrażowego dla bawełny na ul. Derdowskiego wykonano mury parteru I, II i III p. oraz stropy nad nimi.

Przy budowie Domu Żeglarza na molo południowym zabito 246 pali Franki pod fundamenty.

ROZWÓJ PRZEMYSŁU RYBNEGO W PUCKU

Przejęcie przez Skarb Państwa portu w Pucku i jego gruntowna odbudowa, spowodowały natychmiastowy rozwój przemysłu rybnego w tym mieście. Ostatnio pod Puckiem uruchomione zostały dwie wielkie wędzarnie ryb, które w głównym sezonie szprotowym zatrudnią większą ilość robotników.

ODBUDOWA MOLA POŁUDNIOWEGO W PORCIE PUCKIM

Po odbudowaniu mola południowego portu rybackiego w Pucku, które uległo kompletnej ruinie, specjalna komisja Urzędu Morskiego w Gdyni na lustracji wykonywanych prac renowacyjnych zdecydowała pogłębienie basenu portowego w Pucku do głębokości 5 metrów. Basen dotychczas posiadał głębokość niespełna 3 metrów. W ten sposób port pucki już w niedługim czasie stanie się dostępny dla statków pasażerskich żeglugi przybrzeżnej. Prace ukończone zostaną w grudniu b. r.

W Wielkiej Wsi ukończona została budowa latarni morskiej w porcie, której wieża wykonana jest całkowicie z żelazo-betonu.

ROZBUDOWA PORTU RYBACKIEGO W WIELKIEJ WSI

Urząd Morski rozpoczął pracę nad budową wodociągu dla portu rybackiego w Wielkiej Wsi, budowę hali rybnej i magazynów. Ostatnio komisyjnie odebrany został odcinek bulwaru portowego, wiodący do autostrady nadmorskiej. Bulwar na terenie portu został ostatecznie wykończony. Dalsze prace kontynuować będzie kierownictwo Budowy Dróg Wydziału Powiatowego w Wejherowie.

ZAMIANA ŚWIATEŁ W LATARNI MORSKIEJ W ROZEWIU

W najsilniejszej latarni morskiej na Bałtyku, stojącej na wybrzeżu polskim w Rozewiu, Urząd Morski dokonuje prób zamiany świateł łukowych na żarówkowe o wysokiej mocy watów. Prace podjęte zostały w związku z tym, że latarnia Stefana Żeromskiego w Rozewiu przyłączona została do sieci wysokiego napięcia Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek". Dotychczasowa siła świateł latarni w Rozewiu wynosiła 6 milionów świec. Przez wmontowanie żarówek siła światła znacznie się podniosła. Widzialność świateł latarni rozciąga się w promieniu 42 mil morskich.

NAZWY RYB MORSKICH

W związku z rozwojem naszego rybołówstwa dalekomorskiego, pojawiły się na rynku nowe gatunki ryb, nie mających dotychczas ustalonych nazw polskich. — W związku z tym zaczęto operować nazwami spolszczonymi z języków obcych, a mianowicie z angielskiego lub niemieckiego. Dla zapobieżenia temu, została rozpisana przez prezesa Morskiego Instytutu Rybackiego, do osób interesujących się rybołówstwem ankieta, zawierająca nazwy ważniejszych gatunków ryb morskich, poławianych na północnych wybrzeżach Europy. W ankiecie są podane łacińskie nazwy ryb, polskie dotychczas używane w praktyce i w literaturze oraz zaprojektowane przez prof. Siedleckiego, prezesa Morskiego Instytutu Rybackiego — Po zebraniu całego materiału ustalone zostaną przez specjalną komisję oficjalne nazwy, które będą obowiązywały w użyciu.

BUDOWA KANAŁU WARTA — GOPŁO — WISŁA

Z Poznania donoszą, że wiadomość o rozpisaniu przez Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Min. Skarbu przetargu na budowę kanału Warta — Gopło — Wisła spotkała się w najszerszych kołach społeczeństwa wielkopolskiego z dużym zadowoleniem, jako zapowiedź rychłej realizacji projektu tak ważnego dla ziem zachodnich. Do przetargu zostały dopuszczone firmy krajowe i zagraniczne. Jednocześnie Poznański Urząd Wojewódzki prowadzi prace wodnoprawne, celem uskutecznienia postępowania wywłaszczeniowego i związanego z tym odszkodowania dla właścicieli gruntów, przez które będzie szedł kanał. Budowa kanału rozpocznie się prawdopodobnie na wiosnę roku przyszłego.

INSTALACJA ŚWIATEŁ NABIEŻNIKOWYCH W KUŹNICY

Ostatnio Urząd Morski dla ułatwienia rybakom kuźnickim dojazdu i w ogóle nawigacji w zatoce Puckiej zainstalował światła nabieżnikowe do Kuźnicy, jak również urządził sygnalizację automatyczną na kilku odcinkach półwyspu Helskiego, co w znacznej mierze w czasie mgły i nocy ułatwia orientację rybakom półwyspu Helskiego. Światła nabieżnikowe czynne są bez przerwy.

DOSTAWA TWORZYW KRAJOWYCH DO BUDOWY STATKÓW POLSKICH

W związku z zamówieniem udzielonym przez Towarzystwo Gdynia — Ameryka Linie Okrętowe Stoczni Gdańskiej na budowę dwóch statków towarowych, w myśl art. 16 umowy Stocznia została zobwiązana do udzielenia prawa pierwszeństwa polskim fabrykom na wszelkiego rodzaju dostawy materiałów maszyn, urządzeń i wyposażenia dla wymienionych statków. Umowa przewiduje jednak, że właściwości techniczne materiałów oraz ceny i warunki dostawy proponowane przez polskich dostawców nie będą mogły być mniej korzystne niż firm konkurencyjnych. W związku z budową statków przemysł hutniczy otrzyma zamówienie na dostawę stali za około 2 miln. zł.

Errata: W „Wiadomościach Portu Gdyńskiego" Nr. 10 z m. października 1937 roku, w artykule p. Mgr Maksymiliana Rylke p. t. „Bałtyk, jako handlowy szlak morski", na str. 6, kolumna 3-a, wiersz 15 zamiast: „nadbałtyckich" winno być „nienadbałtyckich" oraz na str. 5-ej w kolumnie 1-ej w wierszu 30-ym zamiast: „Stan flot na Bałtyku" ma być: „Stan flot państw gospodarczego obszaru bałtyckiego".



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA PAŹDZIERNIK

I. Uwagi ogólne

Ogólny obrót towarowy w mies. październiku r. b. wyniósł 813.009.9 ton wobec 755.714.3 t. w m. wrześniu r. b. oraz 733.673.7 ton w m. październiku 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 7,5%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. wrześniem r. b. oraz 10.8%-owy wzrost w stosunku do października 1936 r.

Ruch statków wykazuje również wzrost ilości i pojemności statków. Przyszło bowiem 563 (492) statków o pojemności 496.933 n.r.t (482.531 n.r.t.), wyszło zaś 556 (505) statków o pojemności 495.412 n.r.t. (492.440 n.r.t.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. październiku r. b. wyniósł 882.7 n.r.t. (980.7 n.r.t.).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 45 (45). Średni postój statków wyniósł 49.2 godzin (48.5 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska, Szwecja, Niemcy, Norwegia, Finlandia, Anglia, Włochy, Dania, Łotwa, Stany Zjedn. Am. P., Estonia, Holandia, Grecja, W. M. Gdańsk, Francja, Islandia, Jugosławia, Panama i Węgry. Nastąpiło za tym przegrupowanie bandery polskiej z 2-go miejsca na pierwsze, Szwecji z 1-go na 2-gie, Norwegii z 7-go na 4-te, Anglii z 3-go na 6-te, Włoch z 6-go na 7-me i t. d. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (19) państw. Ilość reprezentowanych bander pozostała więc bez zmian. Zamiast bandery rumuńskiej wystąpiła bandera węgierska.

Obroty zamorskie miesiąca sprawozdawczego wyniosły 802.565.8 ton wobec 748.278.— ton w m. wrześniu r. b. oraz 721.087.6 ton w m. październiku 1936 r.

Obroty zamorskie m. października r. b. wykazują 7.3%-owy wzrost w porównaniu z m. wrześniem r. b. oraz 11.5%-owy wzrost w stosunku do m. października 1936 r.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w m. październiku r. b. złożył się przywóz zamorski — 115.428.6 ton oraz wywóz zamorski — 687.137.2 ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (115.428.6 t.) w porównaiu z m. wrześniem r. b. (116.684.1 ton) wykazuje nieznaczny 1.1%-owy spadek, w stosunku zaś do m. października 1936 r. (119.105.4 ton) spadek 3.1%-owy.

W m. październiku r. b. w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem r. b. wykazały spadek pozycje: rud różnych i wypałków pirytowych — 11.436.7 t. (13.395.4 t.), pirytów brak (7.499.7 t.), tłuszczy zwierzęcych 1.163.8 ton (1.339.2 .), żużli Thomasa — brak (17.566.— t.), miedzi — 970.6 t. (1.622.3 t.), skór — 2.518.4 t. (2.639.1 t.) oraz korzeni — 86.8 t. (113.6 t.).

Wzrosły natomiast następujące pozycje: nasiona oleiste różne — 4.965.4 t. (3.611.6 t.), owoce świeże i suszone — 2.784.— t. (1.728.2 t.), orzechy i migdały — 109.4 t. (80.3 t.). kawa — 379.6 t. (310.8 t.), herbata — 131.9 t. (86.1 t.), kakao — 419.2 t. (331.2 t.), śledzie — 8.471.1 t. (4.933.6 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 529.2 t. (373.4 t.). tytoń — 398.4 t. (222.6 t.), garbniki — 1.333.1 t. (316.7 t.). fosforyty — 16.419.7 t. (9.336.3 t.). bawełna i odpadki — 8.897.3 t. (69.293.— t.), juta — 1.213.7 t. (601.3 t.) papier — 2.373.3 t. (2.048.6 t.), celuloza — 772.5 t. (724.8 t.) oraz złom — 36.389.— t. (28.933.9 t.).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (687.137.2 t.) wykazuje 8.8%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. wrześniem (631.593.9 t.) oraz 14.2%-owy wzrost w stosunku do m. października 1936 r. (601.982.2 t.).

Wzrost wywozu spowodowały przede wszystkim pozycje: węgla kamiennego — 529.400.3 t. (500.199.9 t.), bunkru — 36.104.8 t. (30.832.8 t.). koksu — 23.208.— t. (13.802.— t.), cukru — 4.301.3 t. (603.3 t.). siarczanu amonu — 3.063.6 t. (brak), kopalniaków — 11.339.6 t. (10.662.3 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 3.260.6 t. (1.736.3 t.). cynku i blachy cynkowej — 3.192.9 t. (1.789.3 t.), bekonów — 2.152.2 t. (1.386.9 t.), jaj — 2.710 2 t. (2.378.2 t.) oraz masła — 722.9 t. (411.8 t.).

Spadły natomiast pozycje: mąki pastewnej i ryżowej — 330.2 t. (700.— t.) makuchów — 250.— t. (380.— t.). soli potasowej — brak (4.900.— t.). tkanin — 442.2 t. (521.7 t.) oraz drzewa tartego — 13.433.1 t. (17.227.8 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje spadek przywozu — 168.4 t. (361.1 t.) oraz wzrost wywozu — 1.314.6 t. (910 6 t.). Na przywóz złożyły się tylko 4 pozycje, a mianowicie: ryby z połowów własnych — 150.— ., skóry — 10.4 t., wyroby z drzewa — 7.— t. oraz przetwory chemiczne — 1.— t. Z ważniejszych pozycyj wywozu wymienić należy: ryż wyłuszczony — 94.2 t., owoce suszone — 78.1 t., żywicę — 38.3 t., śledzie — 91.8 t., tłuszcze zwierzęce — 73.7 t., garbniki — 298.7 t., papier — 84.3 t. oraz miedź — 128.3 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje wzrost przywozu — 2.433.3 t. (1.776.4 t.) oraz wywozu — 6.527.6 t. (4.388.2 t. Na przywozie z ważniejszych pozycji są do zanotowania: mąka — 208.4 t., cukier — 388.2 t., tkaniny — 114.7 t., deski i łaty — 1.129.3 t.. papier — 33.— t. oraz wyroby żel. i metal. — 89.6 t. Na wywozie zaś: nasiona oleiste — 480.3 t.. ryż — 2.163.3 t.. owoce suszone — 290.1 t.. kakao — 350.9 t., żywica — 133.4 t., tłuszcze i oleje roślinne — 334.1 t., tłuszcze zwierzęce — 498.7 t., tran — 182.9 t.. przetwory chemiczne — 116.4 t.. garbniki — 436.7 t., skóry — 212.5 t.. wyroby żel. i metal. — 134.6 t., miedź — 209.8 t. oraz maszyny i części — 133.9 t.

Ruch pasażerów wykazuje dalszy sezonowy spadek. — Przyjechały 402 osoby (1.304), wyjechały 2.722 osoby (3.330).

Errata: w zeszycie za m. październik na str. 17 w kolumnie I w 10-tym wierszu od góry jest 314.990 n. r. t., winno być 492.440 n. r. t.

II. OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *(January—October)*
Cały przywóz	**115 428·6**	**116 684·1**	**1 385 558·7**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**9 958·2**	**7 449·1**	**154 135·5**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	4 963·4	3 611·6	43 771·2
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	23·9	79·3	46 024·8
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	2 784·—	1 728·2	41 823·8
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	109·4	80·3	735·6
76. Kawa *(coffee)*	379·6	310·8	3 502·—
78. Herbata *(tea)*	131·9	86·1	1 218·2
80. Kakao *(cocoa)*	419·2	331·2	5 132·5
81-82. Korzenie *(spices)*	86·8	113·6	969·—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**8 707·5**	**5 139·6**	**35 026·3**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	8 471·1	4 935·6	33 164·9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**14 075·7**	**22 473·7**	**231 167·9**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	11 436·7	13 395·4	141 525·9
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	7 499·7	27 245·1
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**2 421·1**	**3 356·7**	**20 090·4**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	529·2	373·4	3 392·4
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 163·8	1 359·2	11 242·—
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**844·7**	**397·—**	**5 279·7**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	302·2
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	598·1	222·6	2 873·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**19 113·7**	**28 922·—**	**188 513·8**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 355·1	516·7	11 760·5
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	16 419·7	9 556·5	106 360·2
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	—	17 566·	58 811·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	0·4	—	0·4
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 743·3**	**2 644·—**	**22 577·7**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 518·4	2 639·1	22 275·—

Poz. tar. cel.	Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *(January—October)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**12 103·7**	**9 661·8**	**114 224·3**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	815·4	819·6	17 630·6
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	8 897·3	6 957·8	69 295·—
624. Juta *(jute)*	1 213·7	6 [illegible]1·5	9 400·3
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**668·—**	**522·1**	**7 553·7**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**199·—**	**121·9**	**1 798·8**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**3 227·8**	**2 849·—**	**29 210·4**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	2 373·5	2 048·6	18 646·9
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	772·5	724·8	9 858·—
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**102·2**	**30·5**	**575·8**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**39 512·4**	**31 822·5**	**559 880·9**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	36 589·—	28 935·9	532 938·6
977. Miedź *(copper)* . . .	970·6	1 622·3	12 296·9
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**632·6**	**407·2**	**5 470·9**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**674·3**	**728·3**	**7 399·6**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**335·1**	**79·4**	**1 887·2**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**109·3**	**79·3**	**765·8**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *(January—October)*
Cały wywóz	**687 137·2**	**631 593·9**	**6 049 343·9**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**6 136·1**	**2 309·4**	**39 797·4**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	—	—	26·7
2. Żyto *(rye)*	—	—	20·4
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	5·—	16·6	677·6
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	—	—	175·2
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	350·2	700·—	5 248·7
35. Słód *(malt)*	—	833·4	19 355·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**6 321·8**	**5 181·8**	**48 889·3**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	2 152·2	1 586·9	16 449·5
125. Jaja *(eggs)*	2 710·2	2 578·2	17 542·8
127. Masło *(butter)*	722·9	411·8	4 798·3
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**613 112·1**	**565 950·7**	**5 357 088·8**
154. Cement *(cement)* . . .	870·5	261·—	5 436·4
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	960·—	—	2 417·5
180. Węgiel kamienny *(coal)*	529 400·5	500 199·9	4 628 800·1
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	56 104·8	50 832·8	489 525·1
182. Koks *(coke)*	25 208·—	13 802·—	211 337·5
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	—	—	187·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, futs and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**104·—**	**45·4**	**617·5**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**7 937.5**	**3 761·1**	**74 378·7**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	4 501·5	605·5	34 543·—
287. Makuchy *(oil cake)* . .	250·—	580·—	9 428·—
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	—	2 817·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**6 121·3**	**5 825·—**	**69 003·8**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	—	41·—
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	5 065·6	—	39 643·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	4 900·—	7 605·—
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	1·1	9·—	108·3
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**156·4**	**170·—**	**2 918·6**

Poz. tar. cel.	Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *(January—October)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**768·9**	**1 121·8**	**13 664·6**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	442,2	521·7	6 088·3
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**67·—**	**40·5**	**567·6**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**27 425·4**	**30 447·1**	**196 823·6**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	11 559·6	10 662·3	40 277·8
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	13 435·1	17 227·8	130 297·6
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	15·—	120·6	673·7
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 453·1	1 455·3	14 740·9
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 037·—**	**1 101·9**	**11 028·1**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	656·2	682·5	4 613·7
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	105·—	184·9	3 718·3
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**43·6**	**285·3**	**816·1**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**15 804·1**	**12 580·—**	**219 929·5**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	5 704·1	5 611·1	84 356·8
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	965·—	1 011·5	45 725·9
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	3 260·6	1 756·5	27 090·5
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	3 192·9	1 789·3	18 070·3
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**1 910·6**	**2 479·8**	**12 800·6**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**191·4**	**294·1**	**1 019·7**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Październik *(October)*	1937 —	802.565·8
Wrzesień *(September)*	1937 —	748.278·—
Październik *(October)*	1936 —	721.087·6
Od początku roku *(January—October)*	1937 —	7.434 902·6
" " " " "	1936 —	6 272 774·6

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig includet)*

Poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January – October*
Przywóz *(imports)*		168·4	361·1	6 888·2
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)*	—	—	—
9—16	— Strączkowe	—	—	—
24–26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	30·—	60·—
27/1—2	— Mąka *(flour)*	—	—	—
30/1, 2	— Ryż *(rice)*	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	5·—
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	67·—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	46·9
76	— Kawa *(coffee)*	—	4·8	4·8
81—82	— Korzenie *(spices)*	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	150·—	80·—	3 289·6
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)*	—	—	100·—
215–218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	29·4	29·4
226-229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)*	—	9·5	11·7
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	26·—
295–491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	1·—	1·2	78·8
296/1–300/1	— Amoniak *(ammonia)*	—	—	1 437·9
300/4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	1 279·—
492—515	— Skóry *(skins and hides)*	10·4	5·—	39·7
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	179·—	179·—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)*	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	7·—	15·3	144·8
742—803	— Papier *(paper)*	—	—	8·4
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	—
896—927	— Szkło *(glass)*	—	—	—
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	—	9·6
	Różne *(various)*	—	6·9	70·6
Wywóz *(exports)*		1 314·6	910·6	14 133·6
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	0·5
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24—26	- Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	92·5	302·—
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1—2	— Mąka *(flour)*	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	94·2	68·5	6 402·3
35	— Słód *(malt)*	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60-64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	220·3
59, 61—63, 66	Owoce suszone *(dried fruit)*	78·1	10·—	116·6
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	0·6
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	2·—	—	9·7
76	— Kawa *(coffee)*	1·4	1·2	292·7
78	Herbata *(tea)*	0·1	—	2·6
	Kakao *(cocoa)*	11·7	7·5	194·8

Poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January – October*
81, 82	- Korzenie *(spices)*	1·5	—	9·4
83	— Rośliny lecznicze *(farmaceutic plants)*	—	—	0·5
95—97	— Żywica *(resin)*	58·5	32·3	209·1
117	— Śledzie *(herrings)*	91·8	25·3	202·9
127—200	- Oleje *(oils)*	3·5	—	35·—
137/2—3	— Jelita *(casings)*	—	—	26·—
142—143	— Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—	4·7
148	— Kamienie *(stones)*	—	—	641·—
150	— Glinki *(clay)*	—	—	—
161	— Minerały Zaw bor.	154·—	—	154·—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	85·—
177	- Rudy różne *(various ores)*	45·1	—	48·2
198, 199	— Asfalt *(asphalt)*	—	—	0·2
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	—	0·8	31·6
203—204	— Wosk *(wax)*	—	2·6	8·6
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	45·2	133·8	529·7
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	75·7	37·7	542·—
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	31·8	24·1	158·4
219	— Stearyna *(stearine)*	5·1	3·1	40·4
245	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254—256	- Ryby *(fish)*	1·7	—	1·8
276—278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	1·4
295/6	— Siarka *(sulphur)*	—	57·6	68·6
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	4·7	1·3	157·7
299/18	— Soda *(soda)*	—	—	—
405-425	— Farby *(paints)*	13·7	2·6	72·6
404	— Sadze *(soot)*	20·2	—	42·6
424—428	— Garbniki	298·7	120·—	1 531·8
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	—	—
476	— Mączka kostna *(bone flour)*	0·1	—	84·4
492-513	— Skóry *(skins)*	40·3	123·—	453·9
589/1, 2, 592	- Wełna *(wool)*	2·4	—	2·4
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	15·—	18·1
606	— Bawełna *(cotton)*	—	2·1	2·1
624	— Juta *(jute)*	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	2·4	28·2
679	— Worki *(bags)*	—	—	16·2
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	—	15·7	70·3
757—778 z wyj. 772, 771	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	11·6
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	—	21·1
794, 795 792—803	— Celuloza *(cellulose)*	20·3	—	22·4
807—808	— Fibra *(fibre)*	—	—	3·3
809-819, 826	Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	84·5	122·—	624·9
925—981	Metale różne *(various metals)*	—	—	11·3
930-965	Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	—	—	133·8
966	Cyna *(tin)*	—	—	56·5
968	— Cynk *(zinc)*	—	—	—
977	— Miedź	128·3	—	381·8
	Różne *(various)*	—	9·5	46·—
Przywóz i wywóz razem		1 483·—	1 271·7	21 021·8

Poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January—October*
	Przywóz *(imports)*	2 433·5	1 776·4	37 412·1
1—4	Zboże *(grain)*	13·5	2·2	17·8
17, 23, 25	Nasiona *(seeds various))*	1·2	0·7	30·—
24—26	Nasiona oleiste różne *(various oils seeds)*	10·2	—	11·4
31, 32	Krochmale *(starch)*	0·1	1·3	38·—
27/1—3	Mąka *(flour)*	208·4	217·5	1 381·7
27/3—32	Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5	Kasza *(grits)*	5·1	6·—	20·8
35	Słód *(malt)*	—	0·2	125·2
40—50	Warzywa *(greens)*	8·2	16·—	32·2
53, 58, 60—64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	4·2	8·—	28·7
59, 61—63, 66	Owoce suszone *(dried fruit)*	8·5	0·1	18·1
67, 68	Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	0·6	2·5	11·3
76	Kawa *(coffee)*	1·2	5·1	27·7
77	Cykoria *(succory)*	0·8	1·5	6·2
78	Herbata *(tea)*	—	—	—
80	Kakao *(cocoa)*	—	0·3	5·2
81, 82	Korzenie *(spices)*	—	1·1	8·5
95, 97	Żywica *(resin)*	0·1	0·1	4·1
104/3	Trawa morska *(sea grass)*	—	—	2·1
125	Jaja *(eggs)*	9·3	3·5	40·—
127—200	Oleje *(oils)*	3·8	3·6	12·6
128/1—4	Ser *(cheese)*	0·1	—	0·4
131	Pierze *(feather)*	—	—	—
136	Kości *(bones)*	—	—	209·8
137/2a. b	Jelita *(casings)*	12·6	0·3	18·1
205	Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	8·7	3·3	56·9
215, 217, 218	Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	14·8	6·4	140·1
225	Gliceryna *glycerine*	—	—	23·8
228	Makaron *(macaroni)*	9·4	12·—	74·5
243/1 2	Konserwy mięsne *(meat preserves)*	0·8	—	1·—
254, 256	Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	0·2	5·—	8·5
259, 260	Cukier *(sugar)*	588·2	466·5	22 130·6
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	39·2	41·3	417·9
291	Mączka zwierzęca *(animal flour)*	—	—	101·6
295—491	Przetwory chemiczne *(chemicals)*	3·5	8·2	82·9
300/4	Siarczan amonu *(sulphoebof ammona)*	—	—	3 648·9
299/18	Soda *(soda)*	—	—	—
296/1—300/2	Amoniak *(ammonia)*	0·4	0·2	1 040·6
405—425	Farby *(paints)*	1·2	1·—	8·1
411/2	Biel cynkowa *(zinc white)*	0·2	0·3	1·5
429—454	Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	2·8	6·8	22·4
466—470	Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	0·4	0·1	3·—
492—513	Skóry *(skins)*	11·—	8·6	137·2
534—559	Wyroby skórzane *(leather goods)*	—	0·1	0·9
573—622	Tkaniny *(textile fabrics)*	114·7	271·7	1 293·5
589/1, 2 592	Wełna *(wool)*	—	—	48·5
606/1 2 a b	Odpadki bawełny *(cotton waste)*	1·2	3·4	11·2
646—648	Sznury *(ropes)*	4·3	3·7	12·5
720, 724	Kauczuk *(rubber)*	—	0·1	2·3
725—746	Wyroby gumowe *(rubber goods)*	2·6	1·3	11·8
749, 750, 751	Deski i łaty *(boards & laths)*	1 129·3	421·1	4 391·4
757—778	Wyroby z drzewa *(wood goods)*	33·9	57·3	154·—
776	Meble *(bentwood furniture)*	19·—	13·—	45·—
779—787	Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)*	53·—	2·9	384·3
836—847	Książki i broszury *(books)*	0·2	0·5	1·1
862—887	Wyroby ceram. *(ceramic products)*	1·2	12·3	28·2
896—927	Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	9·2	12·7	52·1
925—981	Metale różne *(various metals)*	2·3	0·1	12·4
930—965	Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	89·6	116·1	694·1
968	Cynk *(zinc)*	—	—	—
	Różne *(various)*	4·3	30·4	319·4
	Wywóz *(exports)*	6 527·6	4 388·2	53 266·2
7	Kukurydza *(maize)*	—	—	—
23	Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	1·7	3·4	25·3
24—26	Nasiona oleiste *(oil seeds)*	480·3	102·3	2 174·4
17, 23, 25	Nasiona *(seeds various)*	0·8	—	170·7
24/1—3	Mąka *(flour)*	0·8	—	88·9
28	Kasza *(grits)*	3·2	2·5	18·5
30	Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	2 163·3	1 384·2	18 604·3
31	Krochmal *(starch)*	15·—	—	33·9
53, 58, 60—64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	4·6	2·9	1 082·9
59, 61—63, 66	Owoce suszone *(dried fruit)*	290·1	135·8	1 109·4
62—72	Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	9·3	1·8	34·5
67—68	Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	2·5	0·7	13·7
76	Kawa *(coffee)*	40·2	45·9	611·3
78	Herbata *(tea)*	25·—	11·8	145·1
80	Kakao *(cocoa)*	350·9	130·7	1 452·5
81—82	Korzenie *(spices)*	17·4	11·8	108·1
89	Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	5·3	8·2	57·7
95, 97	Żywica *(resin)*	153·4	159·6	1 577·5
104	Trawy morskie, trzcina *(sea, grass, reed)*	22·2	14·4	130·3
117	Śledzie *(herrings)*	66·6	22·6	117·8
127—200	Oleje *(oils)*	20·7	4·1	389·—
128/1—4	Sery *(cheese)*	0·6	—	2·6
129/1—5	Kazeina *(caseine)*	2·7	3·2	27·1
137/2a. b	Jelita *(casings)*	35·5	41·7	138·9
143/1—3	Muszle *(shells)*	—	—	40·9
148	Kamienie *(stones)*	—	8·1	83·1
150	Glinki ceramiczne *(ceramic clay)*	—	—	792·7
154	Cement *(cement)*	—	—	2·6
15 /1—2	Talk *(talc)*	—	—	0·4
161	Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	368·6

Poz. tar. cel.		Październik *October*	Wrzesień *September*	Od początku roku *January-October*
170	— Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	1·5	—	105·1
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	1·—	—	6·9
186—188	— Smoła *(pitch)* . .	—	—	—
198—199	— Asfalt *(asphalt)* .	4·6	4·—	25·5
200—8. a. b. c.	— Wazelina *(waseline)*	34·1	5·9	188·5
203—204	— Wosk *(wax)* . .	7·3	1·9	76·3
205, 214	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	354·1	447·—	2 59[illegible]·7
213/1—3	— Pokost *(varnish)* .	—	—	0·4
215, 217—218	— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	498·7	407·4	3 273·6
216	— Tran *(whale oil)* .	182·9	141·4	881·2
219	— Stearyna *(stearine)*	—	16·4	108·1
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	16·1	10·9	114·8
259—260	— Cukier *(sugar)* .	—	—	0·7
272—273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	0·6	0·2	29·8
286, 287	— Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	5·—	15·—	148·3
293—294/1, 2, 3, 6	Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	22·5	8·6	325·9
29[illegible]/18	— Soda *(soda)* . .	—	—	2·7
292—491	— Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)* .	116·4	44·2	703·8
408	— Sadze *(soot)* . .	22·8	1·5	110·2
405, 407, 409 412, 418, 420 423	— Farby *(paints)* .	26·4	14·6	314·2
424—427	Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	456·7	86·—	1 616·5
429, 450—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	6·1	2·—	30·7
466, 470	— Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	3·2	3·3	18·7
487	— Celuloid *(celluloid)*	9·4	15·4	43·5
492, 513	— Skóry *(skins)* . .	212·5	195·4	1 942·7
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)* . .	5·1	74·3	1 770·2
597-605, 613 — 606	— Bawełna *(cotton)*	17·1	10·7	72·2
622	— Tkaniny *(textiles)*	7·7	20·5	231·9
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	21·—
625—626	— Sizal *(sisal)* . . .	16·8	11·1	79·8
646—648	— Sznury *(ropes)* .	2·2	2·7	43·—
720, 724	— Kauczuk *(rubber)*	49·6	64·3	732·9
715, 746	— Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	17·9	42·4	161·6
750	— Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	75·1	—	209·1
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	5·2	—	188·6
779	— Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	—	—	42·5
792, 803, 809 797, 800	— Tektura . . . . . *(pastboard)*	—	0·7	71·2
807, 808	— Fibra *(fibre)* . .	3·—	23·1	109·2
826	— Papier *(paper)* .	52·6	287·2	2 567·2
794/1, 2 795	— Celuloza *(cellulose)*	—	—	525·3
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	6·2	21·1	62·6
896—927	— Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	1·6	—	30·5
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	28·1	54·8	345·2
927	— Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	0·1	—	56·7
930 965	— Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	154·6	11·—	776·6
955	— Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	0·1
966/1—4	— Cyna *(tin)* . . .	19·5	14·8	179·2
977	— Miedź *(copper)* .	209·8	152·6	1 971·8
1037, 1098	— Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	133·9	3·2	347·2
	Różne *(various)* .	27·5	76·9	604·1
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*		**8 961·1**	**6 164·6**	**90 678·3**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Październik *(October)*	1937 —	813.009·9
Wrzesień *(September)*	1937 —	755.714·3
Październik *(October)*	1936 —	733.675·7
Od początku roku *(January-October)* .	1937 —	7.546.602·7
„ „ „ „ „	1936 —	6.381.255·4

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*total kolumn 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place accupied*)
	Ogółem (*total*)	w tym załad. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Ogółem (*total*)	w tym załad. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	62	29	72.579	61	52	71.947	144.526	1
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	10	6	4.742	8	5	2.862	7.604	14
Anglia *(Great Britain)*	22	3	41.033	24	20	46.618	87.651	6
Dania *(Denmark)*	54	32	28.408	51	32	26.312	54.727	8
Estonia *(Estonia)*	28	8	18.167	30	24	18.859	37.026	11
Finlandia *(Finland)*	36	5	45.750	35	20	42.005	87.755	5
Francja *(France)*	2	—	1.771	2	1	1.483	3.254	15
Grecja *(Greece)*	6	—	13.558	6	5	12.127	25.685	13
Holandia *(Holland)*	34	25	15.321	37	17	17.506	32.827	12
Islandia *(Iceland)*	2	—	1.200	2	1	1.200	2.400	16
Jugosławia *(Jougoslavie)*	1	—	1.135	1	1	1.135	2.270	17
Łotwa *(Latvia)*	22	2	25.155	21	9	23.537	48.690	9
Niemcy *(Germany)*	71	28	49.198	72	51	51 907	101.105	3
Norwegia *(Norvay)*	71	32	47.834	68	49	46.502	94.386	4
Panama *(Panama)*	2	1	1.132	2	1	1.132	2.264	18
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	7	5	22.581	7	5	22.581	45.162	10
Szwecja *(Sweden)*	120	46	72.180	115	89	69.674	141.854	2
Węgry	1	1	346	1	—	346	692	19
Włochy *(Italy)*	12	1	34.795	13	12	37.672	72.467	7
Razem *(total)*	**563**	**224**	**496.935**	**556**	**394**	**495.412**	**992.347**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	492	178	482.531	505	371	492.440	974.971	—
Ten sam mies. 1936 *(September 1936)*	*425*	*180*	*417.223*	*442*	*359*	*432.412*	*849.635*	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	4.734	1.995	4.632.765	4.743	3.404	4.649.189	9.281.954	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	3.983	1.716	4.007.513	4.000	3.075	4.015.514	8.023.027	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. październiku 1937 r, 882,7 n. r. t;

b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 45;

c) średni postój statków w porcie 49,2 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU PAŹDZIERNIKU 1937 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Bałtyk i Skagerak	Morze Północne	
Łososie	—	—	—	—	—	—	—	—
Mielnica	—	—	—	—	—	—	—	—
Troć	—	—	—	—	130	—	—	130
Stornia	5.720	20.600	30.780	46.500	10.550	3.050	—	117.200
Zimnica	—	4.240	—	700	—	—	—	4.940
Gładzica	2.250	5.130	—	1.180	—	—	—	8.560
Skarp	—	1.860	—	570	870	—	—	3.300
Śledzie	45.910	1.450	2.300	600	—	135.050	1.951.235	2.136.545
Szproty	—	5.600	—	—	—	2.400	—	8.000
Węgorze	1.110	670	32.150	3.180	2.820	—	—	39.930
Wątłusze	1.330	6.070	9.240	20.000	4.800	90.010	—	131.450
Węgorzyce	—	780	—	—	—	—	—	780
Makrele	—	—	—	—	—	—	1.900	1.900
Szczupaki	—	—	850	—	2.580	—	—	3.430
Okonie	—	2.400	750	—	3.210	—	—	6.360
Płotki	—	3.160	—	—	2.410	—	—	5.570
Certy	—	—	—	—	—	—	—	—
Homary	—	—	—	—	—	—	1.150	1.150
Solea vulgaris	—	—	—	—	—	—	—	—
Hippoglossus	—	—	—	—	—	—	—	—
Gadus merlangus	—	—	—	—	—	—	—	—
Gadus virens	—	—	—	—	—	—	1.250	1.250
Lamma	—	—	—	—	—	—	300	300
Razem w kg	**56.320**	**51.960**	**76.070**	**72.730**	**27.370**	**230.510**	**1.955.835**	**2.470.795**
Wartość w zł	21.672	18.904	87.043	29.642	19.223	62.661	782.269	1.021.414
Miesiąc ubiegły w kg	41.150	39.260	49.300	18.330	21.940	88.050	1.003.580	1.261.610
Razem od pocz. r. w kg	1.890.460	1.185.750	1.218.190	351.320	396.170	1.280.720	3.900.475	10.223.085

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Październik *(October)*				Wrzesień *(October)*	Październik *(October)*				Wrzesień *(October)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	—	**48**	—	**48**	**71**	**10**	**40**	**487**	**537**	**492**
Dover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hull	—	6	—	6	33	—	15	—	15	46
Londyn	—	42	—	42	38	10	25	487	522	446
Argentyna	**1**	—	**32**	**33**	—	**11**	—	**343**	**354**	**402**
Buenos Aires	1	—	32	33	—	11	—	343	354	402
Belgia	—	**14**	—	**14**	**24**	—	—	—	—	—
Antwerpia	—	14	—	14	24	—	—	—	—	—
Gandawa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylia	—	**2**	**19**	**21**	—	**10**	—	**470**	**480**	**297**
Rio de Janeiro	—	2	7	9	—	7	—	—	7	4
Rio Grande do f l	—	—	—	—	—	1	—	465	466	211
Santos	—	—	12	12	—	2	—	5	7	82
Victoria	-	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania	—	**45**	**8**	**53**	**141**	—	**6**	**15**	**21**	**62**
Kopenhaga	—	44	8	52	141	—	6	15	21	62
Inne porty	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	—	—	**2**	—	**2**	—
Tallinn	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—
Finlandia	—	**8**	—	**8**	**25**	—	—	—	—	**2**
Helsinki	—	8	—	8	25	—	—	—	—	2
Francja	—	**11**	—	**11**	**59**	—	**13**	**150**	**163**	**307**
Boulogne sur Mer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cherburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Le Havre	—	11	—	11	59	—	13	150	163	307
Holandia	—	**4**	—	**4**	**5**	—	—	—	—	—
Amsterdam	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	3	—	3	5	—	—	—	—	—
Kanada	—	—	**15**	**15**	—	—	—	**121**	**121**	**95**
Halifax	—	—	15	15	—	—	—	121	121	95
Łotwa	—	**1**	—	**1**	—	—	—	—	—	**2**
Ryga	-	1	—	1	—	—	—	—	—	2
Niemcy	—	—	**1**	**1**	—	—	—	—	—	**1**
Holtenau	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1
Norwegia	—	**3**	—	**3**	—	—	—	—	—	—
Oslo	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	—	**24**	**138**	**162**	**206**	—	**198**	**806**	**1.004**	**1.357**
New York	—	24	138	162	206	—	198	806	1.004	1.357
Szwecja	—	**27**	—	**27**	**37**	—	**1**	—	**1**	**11**
Göteborg	—	2	—	2	15	—	—	—	—	1
Kalmar	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—
Malmö	—	6	—	6	2	—	—	—	—	1
Sztokholm	—	14	—	14	15	—	—	—	—	2
Inne porty	—	1	—	1	5	—	1	—	1	7
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	**37**	**37**	—
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	37	37	—
Via W. M. Gdańsk	—	**1**	—	**1**	—	—	**2**	—	**2**	—
Gdańsk	—	1	—	1	—	—	2	—	2	—
Wycieczki morskie	—	—	—	—	**936**	—	—	—	—	**502**
G. A. L.	—	—	—	—	936	—	—	—	—	502
Razem . . .	**1**	**188**	**213**	**402**	**1 504**	**31**	**262**	**2 429**	**2.722**	**3 530**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — HENRYK TETZLAFF

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ DROBNE ZŁ 0.50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT, TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-35